ANNO XXXI - N. 1
COPIE 160.000
GENNAIO 192
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE
TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE
1925
RAMAZZOTTI
AMARO
FELSINA-RAMAZZOTTI
F.LLI RAMAZZOTTI
MILANO
Nel 1815
F.lli RAMAZZOTTI S.A.
MILANO
CASA FONDATA NEL 1815
UNICA PROPRIETARIA DEL
SEGRETO DI FABBRICAZIONE
DELL'
Nel 1925
AMARO FELSINA RAMAZZOTTI

CHININA MIGONE

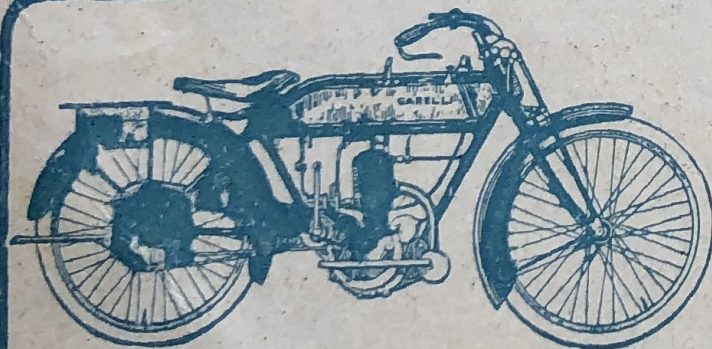
PER LA **CURA** DEI **CAPELLI** E DELLA **BARBA**

Sorgete, o calvi! Al grido del portento
ch'opra l'Acqua Chinina di Migone,
corrono gl'infelici a cento a cento
sperando in una pronta guarigione.

E dal piano e dal monte in tutta fretta
s'affannan sospirando a giunger presto;
chi corre a piè, chi vola in bicicletta,
ed è felice in ver quel ch'è più lesto.

Al bagno di quell'acqua portentosa
uomini e donne, pria si deformati,
veggono i capi lor, qual selva ombrosa,
di splendidi capelli incoronati.

E dai lor petti sorge un grido solo:
«Gloria a chi ci donò la guarigione!
Gloria in eterno a chi del nostro duolo
consolator si fè: Gloria a Migone...!»

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri
Deposito generale MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici (Passaggio Centr. 2)

Moto Garelli

(Gomme Hutchinson)

quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 6975.—

VENDITA A RATE

Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

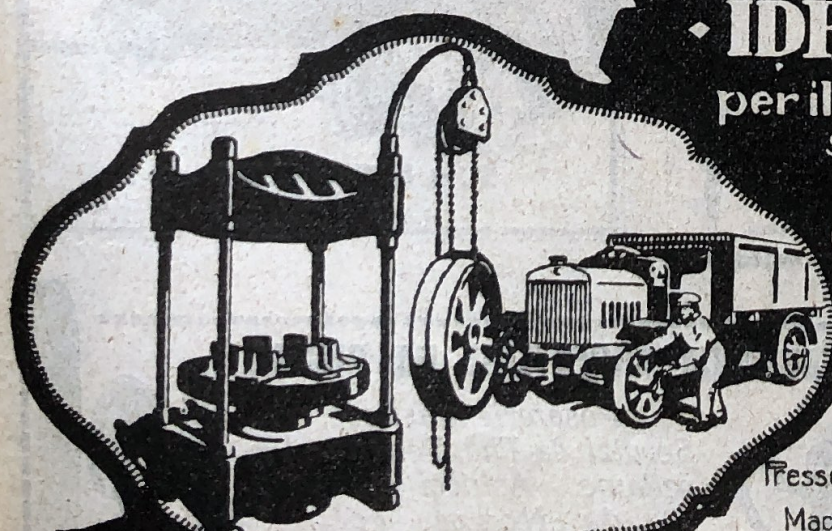
Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

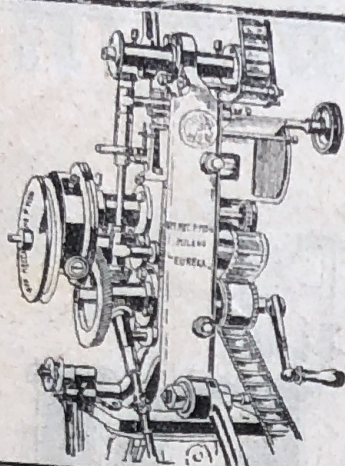
BITTER CAMPARI
l'aperitivo

"CAMPARI"

CORDIAL CAMPARI
liquor

PRODUZIONI

Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE

Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A, B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - **ESPORTAZIONE**
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX

BATTERIE ELETTRICHE per lampade tascabili e per lampade portatili
BATTERIE A SECCO ED A LIQUIDO

speciali brevettate per RADIOTELEFONIA e RADIOTELEGRAFIA

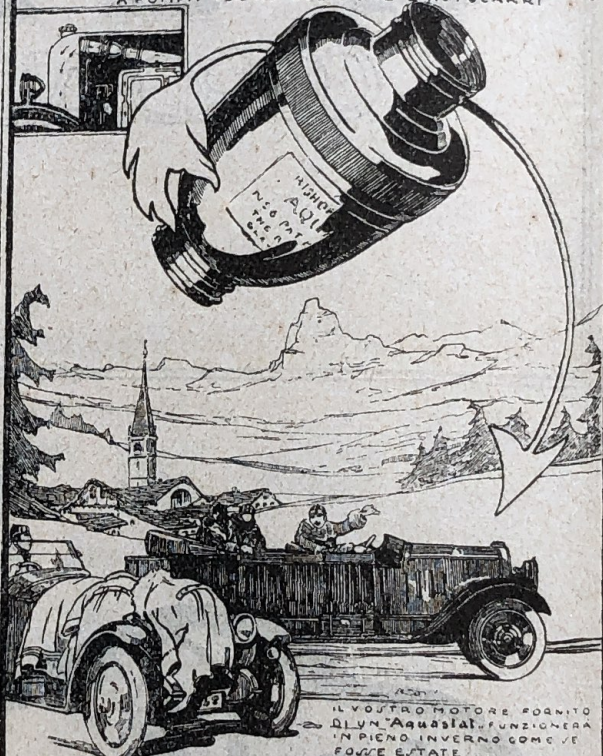
Le nostre batterie sono costruite con materie prime della massima purezza e quindi danno il maggior rendimento possibile.
Sono garantite per la durata di tre mesi in magazzino dalla data di spedizione.
Per le batterie tascabili la scarica discontinua è di 7 od 8 ore di luce ed a scarica continua di 3-4 ore di luce.

Tipi speciali brevettati:
PILLA & S.L.S. (Drago)

Chiedere listini gratis per ogni tipo di
PILE A LIQUIDO
PILE A SECCO E SEMISECCO
BATTERIE ANODICHE
ASTUCCI, LAMPADE PORTATILI, ecc. alla

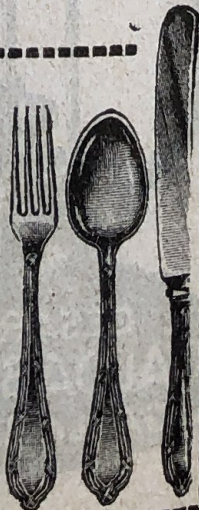
Soc. An. SUPERPILA - Stabilimenti Pilla & Leclanchè
FIRENZE - Casella Postale 254

Fornitrice di tutti gli enti statali, - Laboratori privati - Osservatorio scientifico di Padre Alfani

---

FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc. Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO
Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)
Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186

PER LE FESTE!

Nessun regalo riuscirà più gradito a tutta la vostra famiglia quanto un vero "Grammofono„ (originale). Esso porta in casa una ondata di vita nuova e gaia con l'incanto della sua musica. Avere uno di questi strumenti sotto l'albero di Natale o mentre brucia il "ceppo„ tradizionale vuol dire ancora avere tutti i più grandi artisti da Caruso a Gigli, da Titta Ruffo a Toscanini, ospiti di casa vostra pronti a deliziarvi con le loro migliori interpretazioni.

Strumenti da L. 450 a L. 8500 - Dischi da L. 15 in più

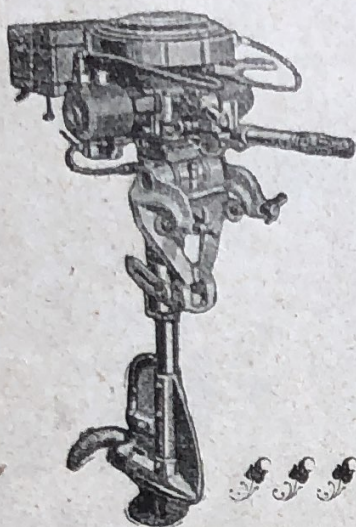
Vi è un Grammofono solo: imitato molto eguagliato mai!

Esigete su ogni strumento e disco la celebre marca

"LA VOCE DEL PADRONE"

SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO"

MILANO - Gall Vitt. Eman., 39 (Lato Tommaso Grossi)
ROMA - Via Tritone, 89
TORINO - Via Pietro Micca, 1

GRATIS RICCHI CATALOGHI

MOTORI MARINI

FUORI-BORDO "EVINRUDE"

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti - Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto - Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato - Robusti e leggeri

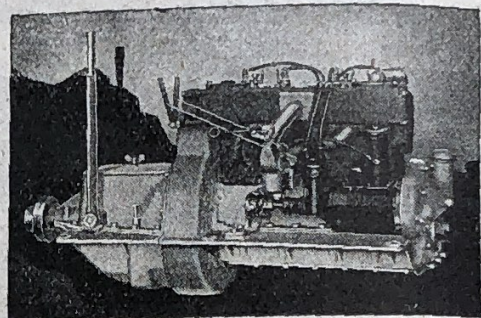
DENTRO-BORDO "EVINRUDE"

2 HP e 5 HP - Per piccole imbarcazioni

GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

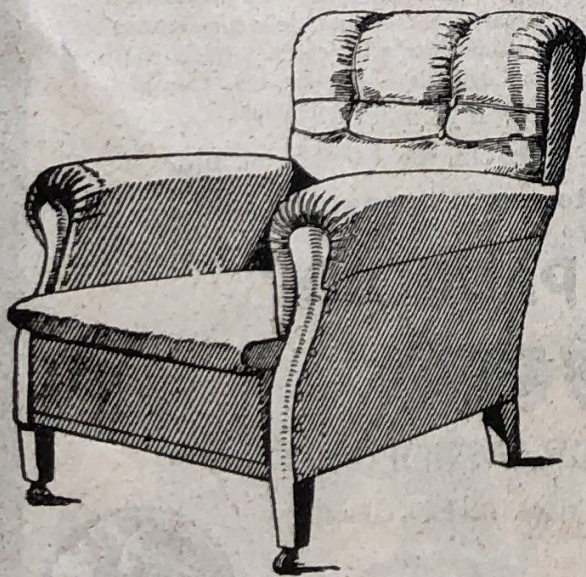
6-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

POLTRONA FRAU

(MARCA DEPOSITATA)

TORINO

VIA PALAZZO DI CITTÀ 6 bis

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS

PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen

MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

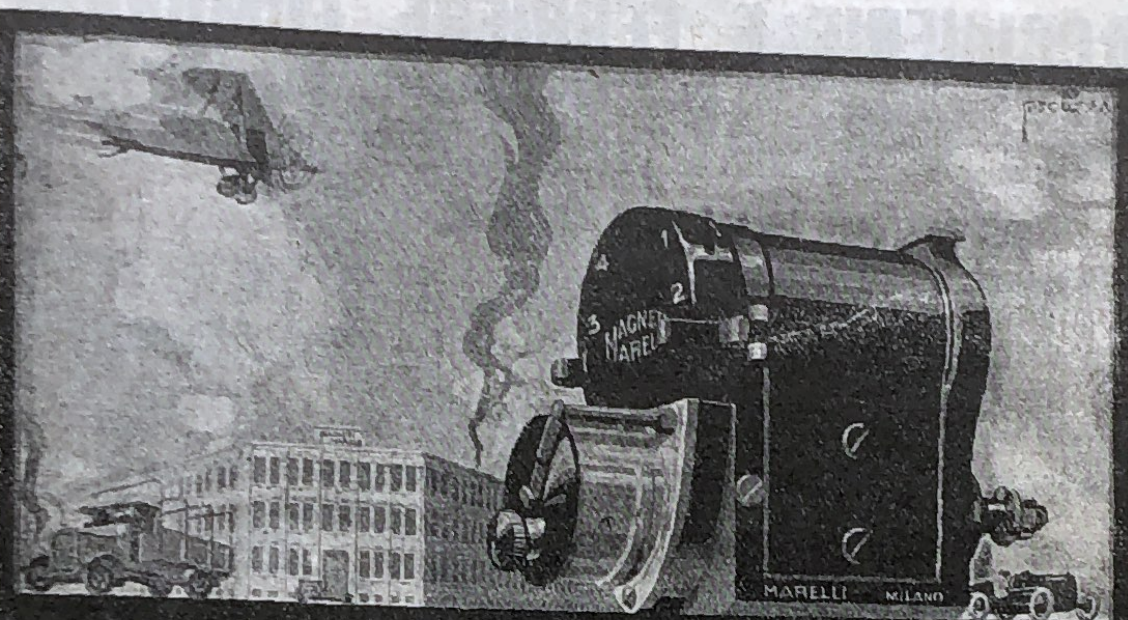
ISTANTANEE PERFETTE

NESSUN INSUCCESSO

IN VENDITA OVUNQUE

SOCIETÀ ANONIMA TENSI

MILANO

LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI

FABBRICA ITALIANA

MAGNETI MARELLI

SESTO S. GIOVANNI
MILANO

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
IV „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.
MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

SOCIETÀ ANONIMA **PURICELLI** STRADE E CAVE

MILANO
VIA MONFORTE, 44

ROMA
VIA DELL'UMILTÀ, 43
PALERMO
PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati

Miniere, Cave e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, innaffiatrici, carribotte, slangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada

Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE JEAVONS

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:
Ditta Cesare De Marchi
Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

Al GRANDE CONCORSO ALPINO, la medaglia d'argento del T. C. di Francia è stata vinta dall'

INGRANAGGIO A VELOCITÀ
STURMEY 3 ARCHER

L'esame ha dimostrato che il meccanismo non portava alcuna traccia dell'uso
Sturmey-Archer Gears Ltd. - Nottingham

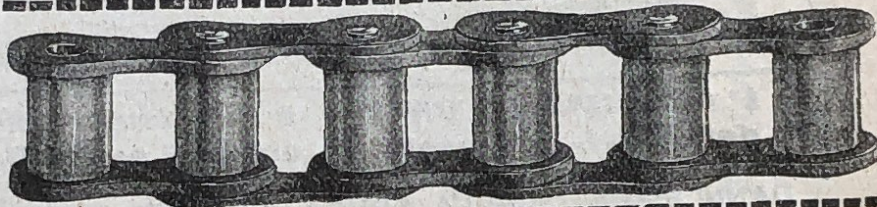
PROMÉTHÉE

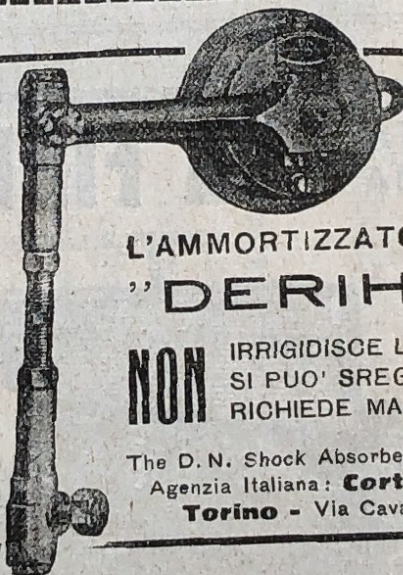
ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

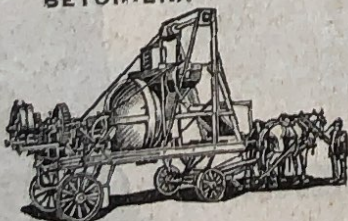
SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - GENOVA - Telefono 13-28

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE Wa
per AUTOCARRI FIAT e SPA

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI

L'AMMORTIZZATORE a olio
"DERIHON"

NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUO' SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE

The D. N. Shock Absorber Co. – Londra
Agenzia Italiana: **Corte & Cosso**
Torino - Via Cavallerizza, 2

BETONIERE... ...IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

FRANGIPIETRE... ...LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO. MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. **MILANO** — Via Domodossola, 11 —

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)

Capitale sociale L. 12.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

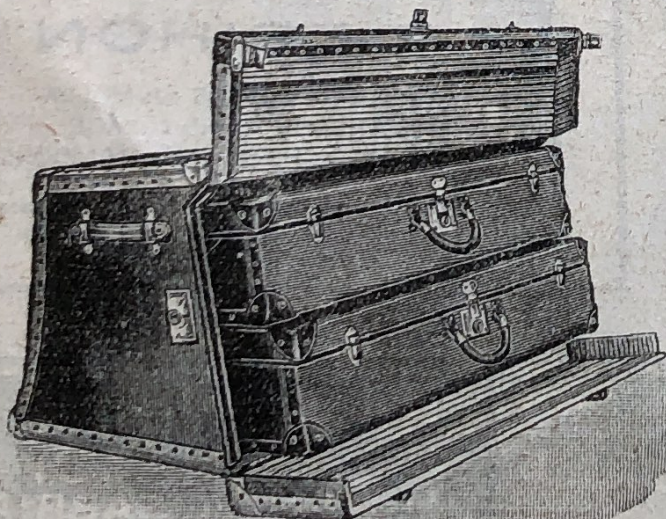
per Urti contro alberi, paracarri e simili	N. 66	sinistri	per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	» 223	»	» »	150.745,—
» Slittamenti	» 25	»	» »	15.360,—
» Ribaltamenti	» 30	»	» »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	» 28	»	» »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	» 9	»	» »	22.060,—
» Lancio di sassi	» 13	»	» »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	» 6	»	» »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

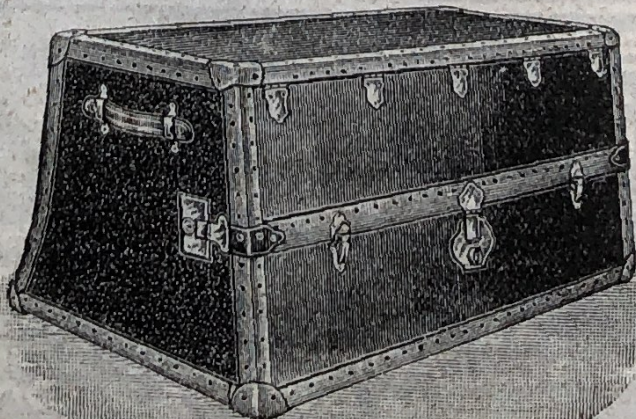
CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995

Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:

MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA DI FIBRA VULCANIZZATA IN FOGLI - BASTONI - TUBI

Tutte le applicazioni industriali

Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico

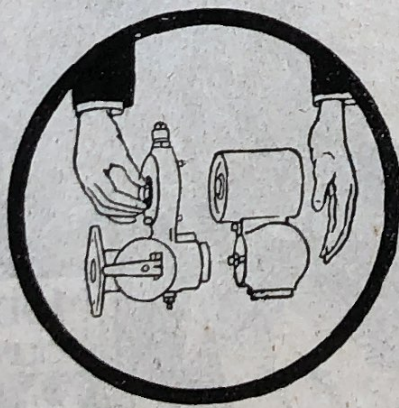
BAULI PER AUTOMOBILI

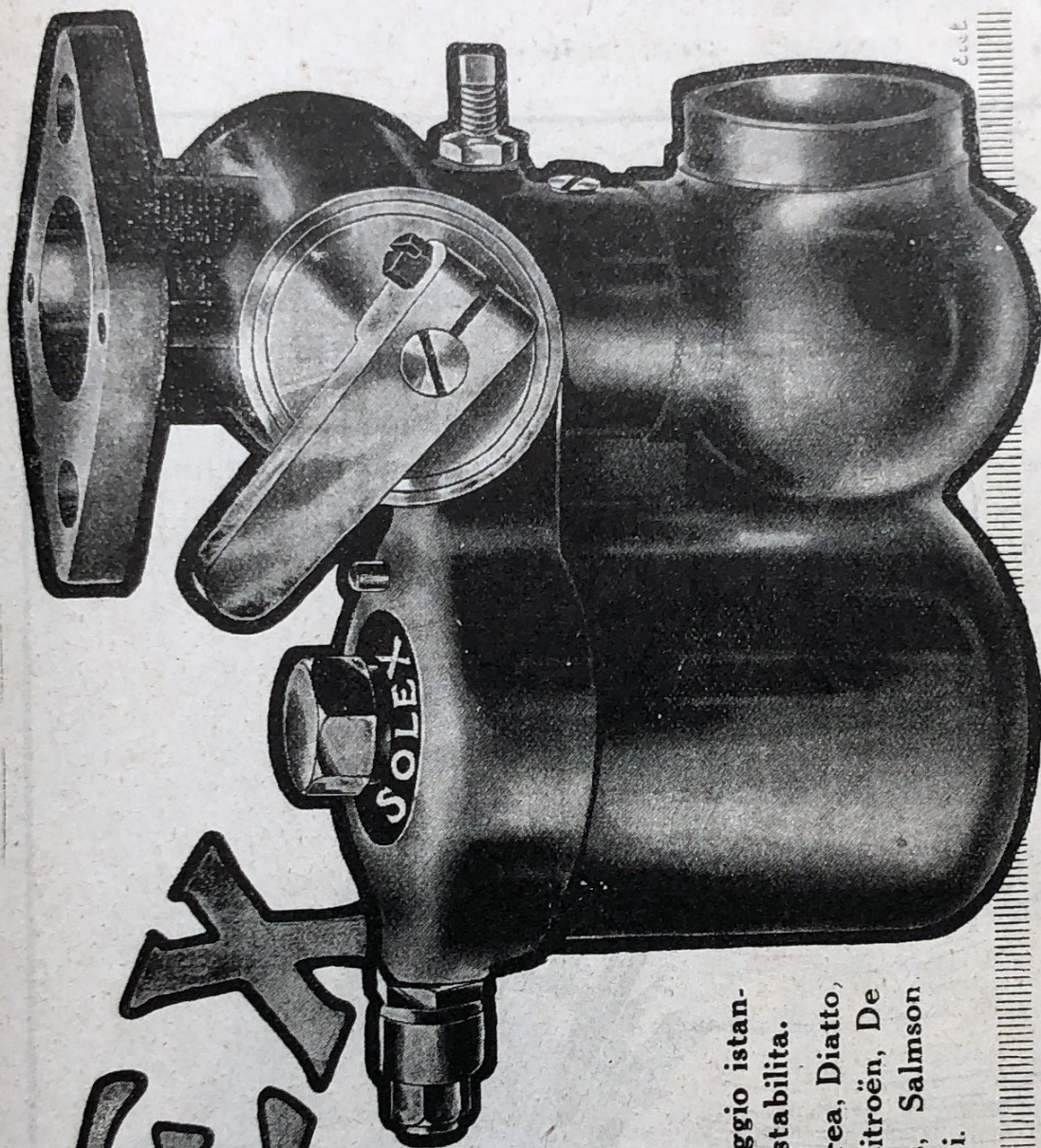
in tutta fibra vulcanizzata

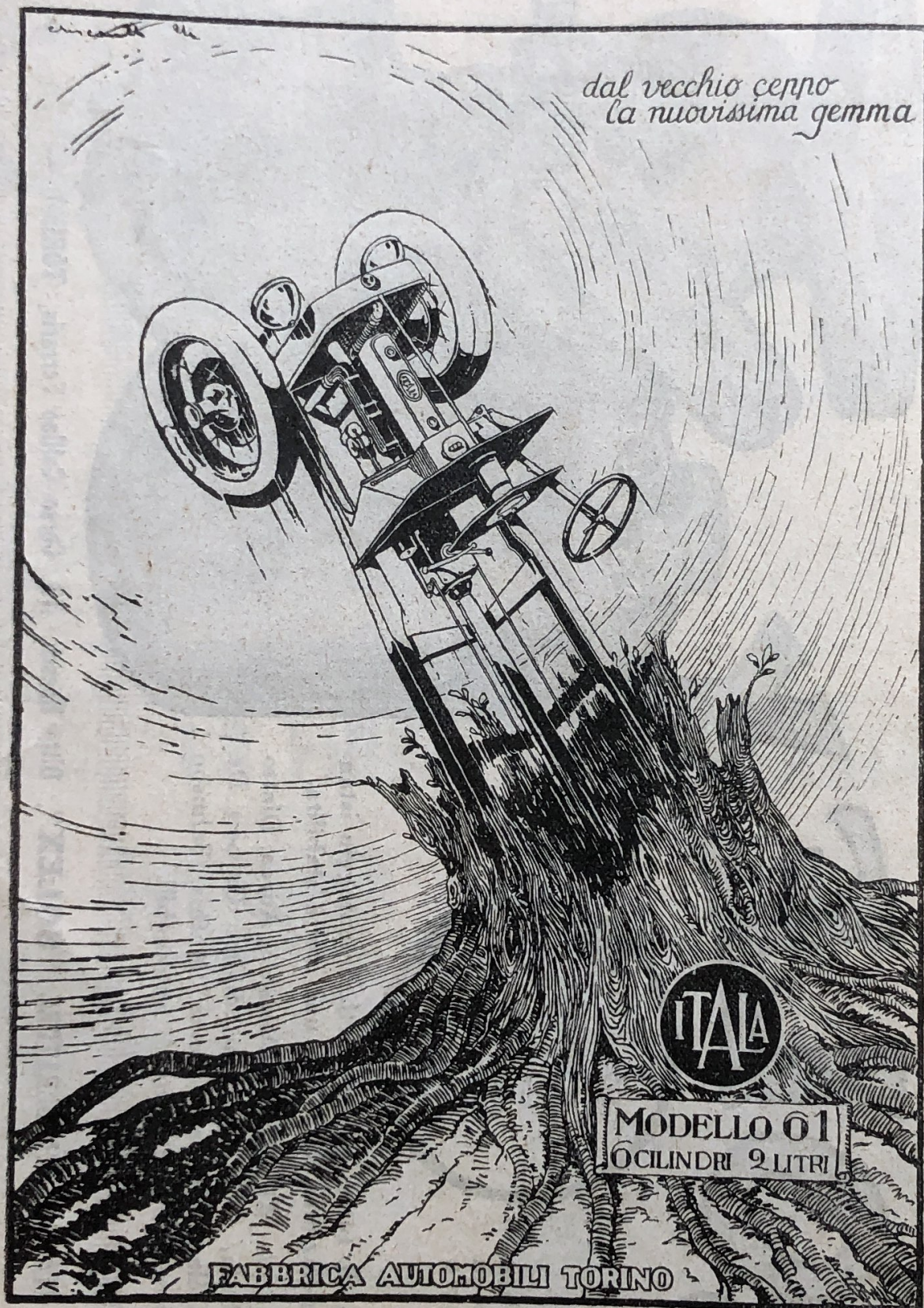
Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

IL

SOLEX

si smonta
svitando un
dado solo

Accessibilità di tutte le sue parti. Smontaggio istantaneo. Regolazione definitiva una volta stabilita.

Adottato in serie da: Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Diatto, Fiam, Itala, O.M., Amilcar, Ballot, Citroën, De Dion, Délage, Hispano-Suiza, Mathis, Salmson e da oltre 100 fabbriche di automobili.

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX", Ditta Bosch, 33, Corso Galileo Ferraris, TORINO — Tel. 45-620

dal vecchio ceppo
la nuovissima gemma
ITALA
MODELLO 61
6 CILINDRI 2 LITRI
FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

L'Industria Chimica nelle sue manifestazioni più recenti ed il nuovo Carburante Italiano

"BENZILENE,,

Allo stato dei fatti è arcinoto che con l'uso sempre crescente della benzina la preoccupazione dei tecnici e degli scienziati delle Nazioni meno favorite per l'aumentato prezzo li ha messi di fronte alla necessità divenuta imperiosa di studiare la creazione *ex novo* di una qualche cosa che dal più al meno fosse stata capace di sostituire il prezioso liquido.

Malauguratamente però tutti gli studi e tutti gli sforzi fatti pel superamento di tanta difficoltà, si sono nei risultati pratici dimostrati insufficienti, o quasi. Per cui tutte le miscele finora praticate, come a dire alcool ed etere, solfuro di carbonio ed alcool puro, alcool e benzina ed altre numerose variamente combinate nei loro elementi secondo determinati principi, hanno dato luogo pei caratteri chimici risultanti negativi, a difetti per cui l'uso di esse è stato dimesso o scartato senz'altro.

Alcool ed etere per ossidazione dei motori e poca resa da insufficienza di carbonio;

— solfuro di carbonio ed alcool assoluto per la indispensabile modificazione da apportarsi al carburatore, peso specifico elevatissimo con incrostazione completa di zolfo della testa dei cilindri, e del motore, odore nauseante ed antigienico;

— alcool e benzina miscele queste non amalgamabili che in minima parte per la molecola d'acqua contenuta nell'alcool 94/95 % e solo nella proporzione del 20 % con alcool assoluto, costosissimo peraltro.

Tentativi collaterali di distillazione di ligniti nelle due specie esistenti, xiloide e picea, di schisti bituminosi ed asfalti di cui è ricca l'Italia pure hanno dato ugualmente risultati non apprezzabili; sia nel caso dei comuni metodi di distillazione, sia con l'uso del «Kränchin» atto allo sdoppiamento ed alla scissione in prodotti leggeri dai pesanti. Ed ove taluna volta una data miscela ha risposto benissimo ai quesiti postisi nel crearla come miscela in sè, oppure la distillazione ha dato per risultato l'ottenimento di una benzina, in tutti e due i casi si è dovuto trascurare se non di proposito di necessità certo il fatto precipuo che le materie prime da cui si partiva erano prettamente materie d'importazione.

Lo sforzo positivo quindi, per raggiungere l'altissimo scopo di un carburante che tenga luogo di una benzina non nostra, dev'essere esercitato su queste necessità che diremo assolute: materie prime italiane e caratteri fisici e chimici rispecchianti quelli della benzina, nessuno escluso, subordinatamente per tutto al fattore economico, perchè con esso sia limitata ed impedita per gradi l'importazione della benzina, indipendentemente da protezionismi doganali di sorta.

È possibile l'assolvimento di questo compito formidabile presentato così nella sua interezza?

Il «BENZILENE» testè lanciato dal sig. Mandoj Giambattista, via Vallazze, 117, Milano, alla stregua delle prove ormai acquisite ai fatti e sulla base delle asserzioni scientifiche del suo autore, pare sia pienamente atto a sostenere e superare la prova del fuoco.

Vediamo come.

Affermazione prima. - È un nuovissimo idrocarburo trovantesi fra la serie aromatica del benzolo e la alifatica del petrolio, ottenuto da materie italiane di prezzo e quantità tali che, partendo da esse tutto calcolato, viene ad essere assolta la parte più grave del compito, cioè prezzo minimo limite e quantità massima.

Questo idrocarburo della formula $C^8 H^{11}$, viene trasformato con processo speciale nell'altra $C^6 H^6$, cioè benzina.

Affermazione seconda. - Non si tratta di una miscela e sebbene s'impieghi in parte minima l'alcool, come integrativo della quantità, per la grande abbondanza che se ne ha in Italia, tuttavia poichè se 94/95% a causa dell'acqua in esso contenuta, l'alcool produce incrostazioni ed altri inconvenienti, se invece è assoluto in tal caso è molto alto di prezzo e sempre ossidante, così nell'uso che l'autore del «Benzilene» ne fa, l'alcool viene senz'altro trasformato in un chetone con sistema industriale pratico affatto ed affatto proprio. Allora il prodotto è purissimo, più volatile, più ricco di carbonio, neutro ed essendo solvente, non incrosta le teste dei cilindri e tutte le parti del motore con cui esso viene a contatto.

Affermazione terza. - I sottoprodotti delle varie lavorazioni rappresentano un premio altissimo delle lavorazioni stesse di maniera che il costo di questo carburante può scendere a limiti estremamente bassi.

In ultimo i caratteri chimici sono di gran lunga superiori a quelli della benzina e nel complesso si hanno queste caratteristiche generali del prodotto:

— si può usarlo con qualsiasi motore senza che sia resa indispensabile alcuna modificazione, anche se si tratti del carburatore;

— con esso il motore sviluppa nel modo più sensibile una maggior forza;

— sono eliminati i fenomeni d'autoaccensione;

— non lascia residui carboniosi e depositi di sorta, mentre asporta e dissolve tutti quelli che, è noto, fa e lascia la benzina;

— l'accensione provocata nell'atto della messa in marcia del motore è più forte e più pronta;

— a parità di condizioni la durata del percorso che si può fare in confronto della benzina è del 25 % in più.

Circa la questione del prezzo essa va di pari passo con quella dei caratteri fisici e chimici del prodotto e laddove questi sono preminenti il prezzo è assolutamente inferiore a qualunque altro del mercato e più ancora potrà scendere se l'iniziativa a carattere nazionale sarà assecondata senza esitazioni e con piena del resto giustificata fiducia dal pubblico consumatore, a cui basterà anche una minima prova per rendersi esatto conto di tutta la serietà e della grande portata che l'iniziativa ha con sè.

Superata? pare di sì e formuliamo l'augurio vivissimo che ben presto la coraggiosa iniziativa, frutto di sacrifici e di ansie senza dubbio, sia un fatto concreto per la Nazione che avrà così al suo attivo un beneficio della più alta portata il quale si ripercuoterà a sua volta nella forma più tangibile sull'interesse e sulla economia generale.

ANNO XXXI Sommario del Fascicolo di Gennaio N. 1

Direzione Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso

Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXXI - N. 1 | **Gennaio 1925**

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

IL TRENTENNIO DEL TOURING

Il discorso di L. V. Bertarelli al banchetto commemorativo.

QUESTA nostra adunata, simbolica di quelle di tutte le gentili Socie e i Soci del Touring, deve essere la celebrazione di un giubileo glorioso di volontà e di lavoro.

Forse sarebbe stato opportuno di pregare qualche nostro valoroso Consocio oratore o poeta perchè componesse una degna orazione e venisse a porgervela.

Ma mi parve che all'ambiente giocondo fosse più adatto il tralasciare ogni solennità formale e mi sono affidato all'improvvisazione di questi foglietti. Solo alla sostanza voi guarderete: la nostra storia — ed è ciò che importa — è materiata di fatti.

Trent'anni sono assai!

Ebbene, Consoci, vi è stato un momento, trent'anni or sono, in cui parve maturato ad alcuni preveggenti l'avvento di una macchina meravigliosa, — tra le massime invenzioni meccaniche del secolo passato — la bicicletta, non più quale singolare divertimento di chiusi ambienti, ma quale strumento di normale e libera circolazione, che moltiplicava in modo sorprendente le forze di traslazione umane e pertanto era suscettibile delle più varie e inaspettate applicazioni.

Il biciclo era un bel giocattolo ormai secolare. La bicicletta, sua figlia, sostanzialmente da esso diversa, lo relegò in soffitta.

È del maggio del 1895, sei mesi dopo la fondazione del Touring, la famosa gita in bicicletta Milano-Roma, immaginata e voluta da Federico Johnson e da lui organizzata, rimasta indimenticabile caposaldo nella storia dello sviluppo ciclistico, presso a poco come in quello dell'automobilismo il primo giro automobilistico d'Italia — un po' tragicomico per le vetture così spesso a cavalli o a buoi — e, più tardi, in quello dell'aviazione, il volo di Chavez attraverso il Sempione.

Furono queste tre imprese, in apparenza modeste, la dimostrazione effettiva che un nuovo mezzo di locomozione era comparso, sicura promessa di importanti progressi.

Nè sembri questo avvicinamento delle tre prove eccessivo. La marcia Milano-Roma parve così gran fatto, che ad attendere l'entrata trionfale dei nuovi romei dalla Flaminia, era scaglionata sul Corso Umberto tutta Roma e, in piazza del Popolo, attesero pazientemente sotto la pioggia insistente le Autorità cittadine e persino S. M. la Regina Madre.

Ma — pare novella ed è storia — per combinare quel viaggio, occorsero riunioni, corrispondenze, sopraluoghi dell'Organizzatore. Si ignorava tutto: le strade, le pendenze, le distanze, le risorse logistiche.

Bisogna riportarsi a quello stato di cose, che desta oggi stupore in noi stessi ricordandolo, per valutare la genialità di quel manipolo di volonterosi che fondò il Touring Club Ciclistico Italiano l'8 di novembre del 1894, con uno statuto che oggi, dopo un terzo di secolo, vige ancora quasi inalterato e florido di robusta giovinezza, aperto a tutto l'avvenire, tanto fu sapientemente congegnato, non con ipotetiche fantasie ma con linee antesignane, le quali inquadravano realtà raggiungibili nel fatto.

Queste realtà non si sono svolte placide e facili. Ogni apostolato deve vincere l'ambiente.

Molti di voi ricordano la considerazione prettamente negativa di cui si faceva carico correntemente alla bicicletta, una macchina da giovani signori sventati, cui era inibito di circolare in gran parte delle città e sulle banchine delle strade in aperta campagna.

Quando, tornando una volta da Amsterdam, dissi che colà nella Kalverstraat, alla sera, per la folla erano escluse le carrozze ma permesse le biciclette, molti mi guardarono stralunati per questa bizzarria olandese.

Quando, nel Consiglio Comunale di Milano, proposi che contro gli abusi dei velocipedastri si creasse una squadra di vigili, armati a scopo benefico della stessa macchina ritenuta pericolosa, l'assessore seppellì coi suoi frizzi, nell'allegria quasi generale, la mia imprudente richiesta. E notate le ironie della storia: quell'assessore, dopo parecchi anni, era destinato ad entrare, convertito, nel Consiglio del Touring.

Quando il Touring propugnò l'uso della bicicletta nell'Esercito, occorsero le grandi manovre del Garda, in cui il nostro Sodalizio portò per la prima volta il concorso di corpi volontari ciclisti che esso aveva pensati e creati, per sfondare una porta che da lungo avrebbe dovuto essere già aperta.

Oggi — ed è per merito iniziale della nostra insistente propaganda — non c'è corpo di agenti qualsiasi che non sia montato; in bicicletta vanno carabinieri, pompieri e guardie; l'Esercito ha reparti di ciclisti che in guerra fecero meraviglie; operai e contadini usano la bicicletta. L'ultima statistica italiana registra quasi 2 milioni di ciclisti.

Il Touring lavorò, noi possiamo gloriarcene, Consoci, in pro di uno squisito strumento di lavoro, di un elemento di positivo progresso sociale.

E l'illustre presidente della Confederazione dell'Industria che è qui, e quello della Confederazione del Lavoro che vorrei fosse qui, sanno che questi due milioni di macchine sono quasi esclusivamente prodotto creato e mantenuto da officine italiane.

Una breve crisi d'opinioni nel proprio seno stesso dovette combattere e vincere il Touring, quando mutò nome e da Touring Club Ciclistico Italiano divenne Touring Club Italiano.

L'occasione di questo, che fu un passo gigantesco nell'allargamento del quadro di attività del Sodalizio, fu data dalla comparsa di un'altra macchina: l'automobile.

Noi comprendemmo fin d'allora la sua portata nell'avvenire del mondo. Noi ci dicemmo subito che non minori trasformazioni dovevano avvenire nel problema delle comunicazioni, di quelle che si erano determinate per l'invenzione della locomotiva a vapore.

L'incomprensione italiana dell'automobile è ancora così radicata in tanti modi e sale tutti i gradini dei pubblici poteri, che in Italia l'automobilismo è compresso tra dazio e tassa di vendita della benzina e di circolazione da ben quasi 400 milioni l'anno. Cifra fantastica che spiega la rachitide automobilistica nostra. E, con quella dell'auto, la parallela della sua figlia, la motocicletta.

Ma è fatale che presto o tardi l'auto strumento di lavoro vinca la buona e strenua battaglia che il Touring contribuisce a combattere per essa. La bella macchina contiene in sè la possibilità di dare pane non solo, ma anche companatico a centinaia di migliaia di operai, lavoro squisito a migliaia di ingegneri, impiego fruttifero a parecchi miliardi, resa maggiore dell'attuale a tasse statali in-

genti quando quelle specifiche siano ridotte nella misura ragionevole applicata all'estero, gloria industriale ai nostri abilissimi produttori, che hanno dimostrato al mondo intiero la loro superlativa capacità e detengono i più alti e significativi premi nelle più difficili competizioni internazionali.

Per raggiungere questi nobili scopi, che cambieranno il ritmo della vita nazionale, da anni il Touring si adopera in mille modi.

Non chiacchiere, non azioni superficiali, nè rumorose, non atti da mosca cocchiera di cui si compiacciono gli eroi da sesta giornata, ma studio serio dei problemi ponderosi in cui il più spesso interferiscono, sommandosi fraternamente, gli interessi del ciclo, della moto, dell'auto, del velivolo, — il principe ereditario ancor minorenne dei trasporti — delle ferrovie, della traslazione in tutti i modi e per tutti gli scopi: quel concetto largo dei trasporti che è uno dei tormenti umani più antichi, — poichè nacque col peccato nel paradiso terrestre per l'esodo del primo sfratto — uno dei temi più interessanti di vita attuale.

Voi comprendete, signori, inteso così, quale compito alto, multiforme ebbe il Touring. Talora di piccole pratiche, tal altra di opposizione a opinioni diffuse, di lotte e di propulsioni varie nei campi più diversi, di occasioni spiate o prese a volo, di situazioni pazientemente preparate, di sforzi di collaborazione, di richiami di alleanze.

Non qui dirò del lavoro di un ventennio in questo campo. Solo lo accenno perchè esso riassume un brulichio di attività continuamente rinnovantisi.

Così il Touring è diventato, per questo e per tanti altri motivi, Sodalizio largamente italiano. Nell'Italia, così poco associativa, raccogliere con lenta ma continua ascesa quasi 300.000 italiani ben uniti è già considerevole risultato.

Questa coorte ha permesso, mercè un'amministrazione ferreamente condotta, di adunare mezzi materiali non trascurabili: un reddito annuo salito a circa 7.500.000 di lire, un patrimonio di oltre 10 milioni.

E con questi mezzi ha pur permesso di condurre notevoli lavori, tutti secondo una costante e inflessibile direttiva: far conoscere l'Italia agli Italiani, riunirli nel campo turistico in una grande famiglia, all'infuori di ogni partito politico, pienamente libero ciascunò in questo campo, a condizione che tutti abbiano come loro vessillo il tricolore, la grande patria italiana nel pensiero e nel cuore, la legge fondamentale dello Stato come base delle loro convinzioni.

Così, quando scoccò il gran giorno della guerra, il Touring si trovò bene al suo posto. L'uragano terribile lo vide saldo, intento alle parate dove nell'ambito suo poteva, pronto ad agire in pro della suprema difesa nazionale.

Epici anni anche per il Touring quelli di guerra, anni tragici ma fecondi, che lo assisero ancor meglio nella pubblica estimazione, su basi che oggi gli sono d'onore.

Si era proposto il compito di tenere alto nelle retrovie lo spirito nazionale e la fiducia pubblica, reagendo contro le incomprensioni storiche del momento, contro i facili scoraggiamenti, più ancora contro le deleterie infiltrazioni di viltà degli antiitaliani.

Il Touring, allora, non si raggrinzì. Visse la sua vita normale, ma ad ogni suo atto impresse la caratteristica della fede nell'avvenire dell'Italia, della sicura fede nell'Esercito combattente: sembrò fin dal primo dì che noi presentissimo che i nostri due marescialli e le nostre armi avrebbero coperta l'Italia di gloria.

Noi continuammo imperterriti a pubblicare le nostre guide: quella di Sardegna ricordò che s'era fatta irridendoci, nei nostri viaggi per la sua compilazione, delle insidie dei sottomarini. I nostri periodici furono controveleno provvidenziale alla stampa disgregatrice; operammo validamente coi nostri consigli tecnici pel mantenimento delle strade alla fronte; inviammo ai combattenti centinaia di migliaia di carte, da alcuni Soci amici avemmo 800.000 lire e ne facemmo un milione di copie di un volumetto, *La Guerra d'Italia*, diffuso in cinque lingue in tutto il mondo; raccogliemmo tra altri Soci più di un milione, lo traducemmo in doni, e questi, affidati alle squadre giovanili del nostro turismo scolastico, portammo alle trincee. I giovinetti ritornavano a centinaia da quel bagno d'entusiasmo seminando nelle famiglie, nelle scuole, quell'ardente fiducia che apprendevano dai fanti.

Alla data memoranda di Vittorio Veneto ci rimasero 70.000 lire per questi doni, che non avevano più ragione d'essere. Furono

il primo nucleo del Villaggio Alpino del Touring per orfani di guerra e figli gracili di combattenti, pel quale il Sodalizio radunò ancora tra gli amici 1.300.000 lire.

Ed anche a suggerire ricostruzioni razionali nella zona devastata dalla guerra indisse un Concorso con 50.000 lire di premi e ne diffuse gratuitamente i risultati portanti piani e disegni di nuove abitazioni modeste e di piccole aziende agricole.

Difficile sarebbe fare oggi una statistica dei lavori del Touring, nè questo è il momento.

Quelli d'indole generale sfuggono nel tempo e si disperdono — come le foglie... Esempio la propaganda per le strade e per la circolazione.

Pure alcune cose durano tangibili. Il trittico funziona in Italia da oltre vent'anni per opera nostra di tempi non facili ed è nostro orgoglio. Nostra invenzione è il libretto di passaggio in dogana — trittico multiplo — che esigette undici anni per avere l'unanimità internazionale.

Il Touring ebbe nelle sue casse, quest'anno, a un dato momento, fino a 22 milioni di titoli in deposito per garanzie doganali, mentre la sua malleveria verso lo Stato, attraverso le associazioni estere alleate, ha certo oltrepassato in alcuni momenti una somma almeno doppia.

L'Istituto Stradale Sperimentale, fondazione Puricelli, ha assorbito fino ad oggi circa 700.000 lire ed ha bisogno di ben di più.

Sulle strade furono collocati dopo guerra 20.000 cartelli indicatori e 5000 cartelli di comune per un importo di 2.200.000 lire.

Si sono fatte gite nazionali di propaganda, impegnandovi alcuni milioni con bilanci speciali, estranei a quello generale del Touring.

Si è promosso un primo saggio d'albergo Touring, raccogliendo all'uopo tra amici 5 milioni.

Si è patrocinato nell'opinione pubblica avviandola a pratica soluzione il grandioso progetto dell'ing. Puricelli per la prima rete di Autostrade.

Si è fatto un grande lavoro per le più diverse pubblicazioni, tutte di propaganda didattica nell'ambito del nostro programma: per le strade, per il bosco e il pascolo, per il regime delle acque, per la motonautica, per il ciclismo, l'automobilismo, i diporti invernali, le questioni alberghiere, i grandi problemi turistici contingenti — come le dogane, la circolazione, la benzina, le legislazioni speciali, la giurisprudenza turistica, i rapporti internazionali colle associazioni similari, la difesa di paesaggi e di monumenti e così via.

Noi possiamo ben dire che l'opera nostra fu tutta diretta con animo filiale a valorizzare la nostra Italia e il nostro popolo.

Gli *Annuari*, poderoso insieme di milioni di volumi dànno in forma sinottica tutta la statistica paesana, o descrivono speciali manifestazioni della sua vita, come quello dell'auto e dei trasporti.

La *Carta d'Italia al 250.000* ebbe più di 8 milioni di fogli stampati.

La *Carta stradale al 300.000*, alla fine del '26 avrà circa 18 milioni di fogli.

La *Carta aeronautica* è la prima che nel mondo uno Stato abbia avuta e fu dal Touring prodotta in pochi mesi e quasi donata.

La prima *Carta automobilistica* italiana, è del Touring; un'altra a più grande scala sarà lanciata nell'anno prossimo.

In questi lavori cartografici mi è doveroso il dire che giovò grandemente al Touring l'intimo rapporto sempre avuto colla fonte prima di ogni rilevamento, il benemerito Istituto Geografico Militare di Firenze, il cui illustre direttore, on. gen. Vacchelli, è qui degnamente rappresentato dal Colonnello direttore in 2ª.

Nel campo delle *Guide*, tralasciando tutto ciò che è ormai retrospettivo, dirò solo degli undici volumi della *Guida d'Italia*, la nostra prediletta figlia, per la quale hanno dato aiuto cortese tanti intelletti sovrani, tante buone volontà, tanti cuori uniti a creare la formidabile opera composta ormai di più che 2.500.000 esemplari.

Il calore che pervade questi volumi non sfugge alla sensazione dei Soci; essi sentono che vi palpita l'anima collettiva della nazione, che la cara immagine della Patria, amorosamente descritta, è tanto bella e splendente di antiche e nuove glorie che bisogna inginocchiarsele davanti e adorarla.

Questi volumi hanno anche figliato le *Guide per gli stranieri* in francese, in inglese, prossimamente in tedesco. Vi abbiamo impiegato 1 milione e mezzo. Esse sono scritte secondo le mentalità specifiche dei singoli popoli, affidate a case straniere potenti per il

IL BANCHETTO PER LA CELEBRAZIONE DEL TRENTENNIO DEL TOURING. AL CENTRO IL PRESIDENTE DEL TOURING FRA IL SINDACO E IL COMANDANTE DEL CORPO D'ARMATA DI MILANO.

collocamento, ma vennero concepite italianamente da noi, tradotte, stampate, rilegate qui e portano in fronte francamente la nostra marca d'autore: Touring Club Italiano!

E i nostri periodici? *Le Strade,* organo tecnico influente e prezioso; *La Sorgente,* fresca fonte di sentimento pei giovani; *Le Vie d'Italia,* una delle riviste più apprezzate, la più cospicua, crediamo, per tiratura, del suo genere, magnifica rassegna turistica nazionale che ci è invidiata, assillo d'ogni giorno per chi la dirige, per chi la redige e l'accarezza onde riesca sempre più varia e interessante; palestra ove è onore oggi di potersi esercitare, dove ognuno attinge messe inesauribile di notizie originali e sicure, tribuna di cui ogni voce è ascoltata, talora discussa ma sempre rispettata!

E infine *Le Vie d'Italia e dell'America Latina,* il grande periodico che compie ora l'anno, ed ha rivelato il Touring al di là dell'Atlantico, e vincola a noi in più stretti legami i nostri fratelli d'oltre oceano.

Questa iniziativa patriottica fu dal Touring avviata in grande stile: conferenzieri mandati in luogo, stampa amica di qui e di là officiata e convinta, opera penetrante di esimi delegati durante la crociera della R. Nave *Italia,* creazione colà di un centinaio di Consolati, appoggi morali di Banche, di Compagnie di navigazione, e il patronato altissimo di S.M. il Re, di S.E. il Presidente del Consiglio, delle L.L. E.E. i presidenti del Senato e della Camera.

Il primo moto a questa espansione d'italianità è impresso: noi lo manterremo.

Questo schizzo ben incompleto della nostra attività di pensiero tradotta in espressioni grafiche deve pur tenere conto anche di un lavoro in corso, il massimo, in un certo senso, che il Touring abbia affrontato: il *Grande Atlante Internazionale.*

Quest'opera, che non esito a chiamare grandiosa, procede faticosamente ma sicuramente. La sua costruzione scientifica e quella tecnica sono due punti superati. Ora occorre superare la difficoltà finanziaria. Più di un milione e mezzo fu investito nell'Atlante. Oc-

corre almeno altrettanto per finirlo. Troveremo il necessario. Se occorrerà gli amici del Touring mi aiuteranno; batterò fiducioso alle loro porte. Volontieri si può chiedere e si può dare per così nobile scopo.

L'opera, già lo si è ben veduto al Congresso geografico di Genova, riuscirà degna del Touring; oso affermare che sarà di decoro al Paese. Fra poco saremo alla testa, nel mondo — e non era facile —, per questa produzione di grandi atlanti, concreto simbolo colturale, che pareva inibito all'Italia e che doveva esserle dato — ed è simpatica ventura — da una disinteressata collettività di suoi figli.

Vi è un'alta poesia credo, non di forma, ma di sostanza, in queste mie parole che voi siete tutti in uno stato d'animo per bene apprezzare. L'arida geografia si plasma in linee che riassumono, a chi le sa leggere, la natura e la vita, il suolo e i popoli; che incidono in lor figure convenzionali le patrie. E per noi, italiani del Touring, l'opera nostra andrà attraverso il mondo, prova di nostro coraggio, diffonditrice di rispetto all'italianità nostra e griderà alto: Italia! Italia!

Nella memoria presentata al Congresso Geografico di Firenze del 1911 riassunsi il valore librario delle pubblicazioni d'indole geografica del Touring nel decennio precedente in L. 44.143.000. Al Congresso di Genova, una memoria similare diede pel solo triennio L. 52.035.000, insieme 96 milioni di lire. Credo che aggiungendo le pubblicazioni non geografiche e le antecedenti, la cifra salirebbe ora ad almeno 120 milioni. Sì, lo ripeto, voi lo sentite tutti che vi è in questi numeri un contenuto di poesia!

Ed ora ho finito di dire dell'opera. Ma una parola ultima debbo aggiungere degli artefici.

Nella rapida corsa avete intuito quale insieme di forze e di volontà debbono essersi fuse perchè tante cose si compiessero.

Dico in primo luogo dei miei Colleghi di Consiglio attuali e degli ottanta e più Consiglieri e Sindaci che attraverso 30 anni amministrarono con sagacia e disinteresse e con concordia mai un giorno solo smentitasi. Molti si sono ritirati ma ci hanno conservato tutti la loro simpatia; parecchi sono trapassati; di due la tomba è ancor coperta di freschi fiori: saluto reverente la loro cara memoria.

Devo dire che il Consiglio fu sempre, ed è ora in particolare aiutato da una vasta, magnifica collaborazione d'ufficio, alla quale rendo qui omaggio doveroso e riconoscente.

Intorno al Consiglio vi è pure a distanza una rappresentanza valorosa: i Capoconsoli e i Consoli sparsi in tutta Italia. Il Corpo Consolare, nell'evoluzione rapida delle sue funzioni si trasformò secondo le necessità del Sodalizio e mantenne fedele, continua, preziosa l'opera sua di propaganda, la sua attività d'informazioni, base di alcune azioni tra le principali del Sodalizio, la sua nobiltà di rappresentanza. Esprimo la profonda riconoscenza del corpo sociale a quello benemerito dei Consoli e dei Capoconsoli.

Poi vi è la Nazione! Sì la Nazione intera, che con tutte le sue classi indistintamente collabora col Touring quando le si chiede di comunque collaborare.

Dico in primo luogo della espressione suprema della organizzazione nazionale, il Governo, al quale esprimo la riconoscenza per l'alta considerazione in cui Esso e con Esso le sue diramazioni politiche ed esecutive tennero sempre il Touring. I pubblici poteri e i loro Uffici sanno di poter contare sulla devozione del Sodalizio pel bene del Paese e lo ricambiano della loro benevolenza — anche quando, sia pure con mano guantata — combatte.

Dico di innumerevoli Italiani: uomini preclari per ingegno, per studi, per arte loro, anime calde di intenti patriottici, educatori, maestri, uomini di sport. D'ogni parte il T. trova amici.

Dico della stampa, larga quasi sempre di meditate e volute simpatie alla nostra Istituzione.

Dico degli industriali, dei commercianti, degli agricoltori che sentono nel Touring l'assertore autorevole, anche perchè sempre misurato, dal nostro progresso generale e specifico, e ne apprezzano la sincera e convinta alleanza.

Dico infine delle Associazioni internazionali e nazionali tutte, di scopi affini.

Io non le saprei enumerare. Dalle massime si scende alle minori in scala diversa di efficienza, in atmosfera uguale di simpatie. Non posso non dire in guisa d'esponenti della più idealistica, la Dante Alighieri, di cui l'illustre Vicepresidente è qui; del Club Alpino Italiano — di cui pure saluto qui il

Presidente generale — il grande sodalizio alpino, che ha figliato, per l'amore dei monti da esso seminato, tante giovani altre associazioni; dell'Automobile Club d'Italia — di cui è qui il Vicepresidente illustre —, che raccoglie e irreggimenta con sapienza particolari manifestazioni e bisogni degli automobilisti italiani e delle loro associazioni regionali; della Lega Navale, della Lega Aerea e così via.

Esponenti che cito per esemplificazione, chè non finirei più. Ma una parola dedico all'astro nascente, ultimo sorto sull'orizzonte turistico e già splendente di viva e benefica luce, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche. Se l'esserne il modesto e lontano vicepresidente mi tratterrebbe dal farne cenno quasi di famiglia come faccio, mi sembra invece che mi spinga a tesserne liberamente la lode la felice circostanza della presenza qui del suo motore effettivo, il degno Presidente. Io gli rivolgo l'auspicio che, per la sagace sua condotta, l'ENIT continui a cementare come fa i pubblici interessi italiani del turismo recettivo, all'infuori di ogni interesse particolaristico e a promuovere dall' estero il movimento verso l'Italia, valorizzando le energie pubbliche e private di buona volontà.

Signore e signori : ho certo abusato di voi... ma sono trent'anni!

Nella storia del Touring, signori, io non sono — come tutti quelli che furono o sono con me — che un passante. Sono un passante un po' sognatore — forse — che per quanto esso potè, amò nell'Associazione soprattutto lo strumento di elevazione nazionale — e non ebbe mai a faticare davvero per persuadere gli amici che furono con lui, a governare la nave in questa traccia luminosa.

Nelle interminabili peregrinazioni in bicicletta di molti anni addietro, in ogni sito dalle Alpi ai mari siculi, mi sembrò, guadagnando di terra in terra col sudore della fronte la conoscenza intima d'Italia nostra, di unirmele a poco a poco, indissolubilmente, così come il contadino che a fatica dissoda la zolla e l'ama, con tenacia che nulla potrà più sciogliere perchè vi trasfonde un po' di se stesso. E talora fantasticai, nell'ansito delle aspre salite, che mi seguisse sul nastro delle ignote strade una teoria di neofiti seguaci, trascinati in fervido allenamento verso le ideali scoperte del patrio suolo.

E, più recentemente, nei viaggi solitari di diecine di migliaia di chilometri in auto, coll'occhio teso a tutto spiare intorno a me per tutto comprendere e riportare e donare ai 300.000 italiani in attesa, mi sembrò qualche volta che, dietro la mia mobile dimora, se ne disegnassero in lunga catena altre ed altre, fantastico corteo di estatici, chiamati irresistibilmente nel filone di una nuova corrente.

E nel sostare — osservatore e pensoso — dove ruderi e rovine eloquenti o solenni monumenti, o dove i paesaggi, o le vette, o le profondità abissali, o le spiagge sonanti, o i costumi o le officine o i campi ubertosi mi chiamavano per il compito sempre nuovo e non mai finito, mai, mai io mi sentii solo! Mai solo!

Sognatore un poco, ma anche un poco calcolatore — non mi vergogno della mistura, sì che la confesso, — ebbi in ogni momento la sensazione che il buon seme germinava intorno al Touring.

Anche se più di un grano andò perduto nei solchi incerti dell'illusione, tanti ne misero radice e tanti se ne moltiplicarono da costituire ricca messe per questa nostra stagione, sicura promessa per le primavere del poi.

Questo dico, senza melanconia, ai giovani di cui è l'avvenire. Coloro che giovani non sono più, ma ancora conservano indomito lo spirito ardito dei loro verdi anni, sanno bene che ogni dì ha la sua sera, lieta se la giornata fu operosa. E sanno che ogni tramonto prelude a un mattino: passano gli uomini ma per dar posto a forze nuove

Pel Touring, nella vicenda delle persone sopravviverà intatto e rinascente il programma, che noi in trent'anni di onesto e modesto ma ardente lavoro abbiamo soltanto avvicinato. Programma che porterà il nostro Sodalizio ben in alto, programma che non può esaurirsi perchè inestinguibile è la fiamma nei nostri cuori per la nostra Patria, madre nostra stupenda e immortale.

Il banchetto.

Questa brillante rievocazione della trentennale vita del Touring, il nostro Presidente, L. V. Bertarelli, leggeva, fra le acclamazioni la sera dell' 8 novembre 1924, nella gran sala del Ristorante Cova di Milano, capace di quattrocento convitati, al banchetto disposto per festeggiare il glorioso anniversario della fondazione del nostro Sodalizio. Capace la

sala di quattrocento convitati, e quindi non se n'era potuto raccogliere un maggior numero; ma certo è che rare volte quell'elegante ritrovo, che appunto per la sua vastità e centralità è preferito in Milano per i grandi conviti, avrà visto un'accolta così eletta di persone, un così significativo concorso di rappresentanze: del Parlamento, dell'Esercito, degli Istituti di Coltura, dell'Insegnamento Superiore, della Stampa, di Associazioni Nazionali a larghissima base, e di quei Capitani delle Banche, dell'Industria, del Commercio a cui la metropoli lombarda deve tanta parte della sua prosperità. Frammisti con essi, i Consiglieri e i Sindaci del Touring e vecchi, fidati amici dell'Istituzione fino dai primi anni, venuti da Roma, da Torino, da Bergamo, da Como, da tant'altre città a portare il contributo della loro fervida e costante simpatia; i capi-riparto della nostra Amministrazione, i giovani Direttori del Turismo Scolastico; e infine un'eletta schiera di Signore e di Signorine, bene rappresentanti la più gentile categoria dei nostri Soci.

Una riunione dunque, che non poteva essere più significativa, per il numero e la qualità degli intervenuti: e che ancor più lo divenne per l'espressione dei sentimenti di ammirazione dell'opera del Touring che trovò eloquenti interpreti nel Sindaco di Milano, senatore Mangiagalli (che il Touring ha l'onore di annoverare da molti anni fra i suoi Consiglieri, ma che disse di voler parlare solo come Sindaco per poter liberamente esprimere quanto la nostra città sia fiera di essere la sede della grande Istituzione); del Generale Cattaneo, Comandante il Corpo di Armata, che ricordò le benemerenze del Touring verso l'Esercito; del senatore Rava, rappresentante l'ENIT di cui è Presidente e la Dante Alighieri, di cui è Vice Presidente; del colonnello Toraldo, rappresentante l'Istituto Geografico Militare e il suo Direttore, onorevole Vacchelli; del prof. Giuseppe Ricchieri, per il Comitato Nazionale Geografico; dell'avvocato E. A. Porro, Presidente Generale del C.A.I. e del senatore Silvio Crespi, Presidente dell'Automobile Club di Milano e rappresentante la presidenza generale dell'A. C. d'Italia, il quale ultimo offerse al Touring la medaglia d'oro dei benemeriti.

Tutti gli oratori, celebrando l'Istituzione, ne avevano esaltato il Presidente, L. V. Bertarelli, alla cui sapiente operosità, per comune consenso, è riconosciuto il primo posto nella scala dei valori che hanno fatto grande il Touring; così che parve quasi una sintesi del sentimento universale, la presentazione fattagli dai Colleghi del Consiglio e dai Sindaci di un'artistica targa d'argento in cui il Touring è raffigurato in un albero che affonda saldamente le radici nel terreno, mentre i suoi rami piegano sotto il peso di copiosi, lussureggianti frutti. Campeggiano in alto lo stemma d'Italia e quello del Touring e intorno al tronco si svolge questa epigrafe, dovuta alla poetica ispirazione di Giovanni Bertacchi:

CELEBRANDOSI I PRIMI SEI LUSTRI
DEL TOURING CLUB ITALIANO
FECONDISSIMI DI OPERE E DI PROSELITI
IL CONSIGLIO DIRETTIVO
ESALTA CON LA DATA AUGURALE
IL GRANDE E AMATO SUO PRESIDENTE
LUIGI VITTORIO BERTARELLI
CUOR DI MIGLIAIA DI CUORI
ASSOCIATI A RIVIVERE INTIERA
L'ITALICA UMANITÀ

Anche Federico Johnson, l'antico benemerito Direttore Generale, fu molto festeggiato dai convenuti, particolarmente da quella, ora piccola, ma fedelissima schiera che ricordava di essergli stata compagna fino dai «tempi eroici» del Touring.

Ma, per quanto solenne ed eloquente fosse la manifestazione, essa non poteva, per le circostanze già dette, avere se non carattere prevalentemente locale, mentre l'Associazione nostra ha per la compagine de' suoi Soci, per la finalità e per lo sviluppo della sua azione, un carattere eminentemente nazionale, che non si ferma neppure ai confini fisici e politici, ma segue gl'Italiani nelle loro colonie e nei maggiori centri della loro emigrazione.

Le adesioni.

Non si poteva fare di tutti «l'adunata»; ma l'«adunata spirituale» ci fu. Essa partì dal centro dello Stato, anzi da Chi nello Stato sovrasta ad ogni altro, da S. M. il Re, riunì gli alti poteri, il Governo, la Camera, l'Esercito, la Marina, compose in un accordo, così difficile a ottenere! la Stampa d'ogni gradazione e d'ogni partito, ispirò gesti di solidarietà ad Associazioni affini e infine trasse la più gran parte dell'immensa famiglia ad affettuose dimostrazioni che ebbero per interpreti i nostri ottimi Consoli, auspice il Capoconsole di Bergamo, avv. Cicogna, che si era fatto iniziatore del simultaneo omaggio.

L'esaltazione del Touring rivestì la forma di telegrammi e di lettere: oltre mille e quattrocento!

Inoltre parecchi Consoli pubblicarono dei manifesti e simpatici doni ci pervennero (1).

Se fosse possibile riportar qui tutta la grande fioritura di parole inneggianti alla nostra Istituzione, i nostri amici lettori sentirebbero compresi, come lo fummo noi, da una dolce commozione, da un legittimo orgoglio per tanta onda di riconoscente affetto, di alta estimazione, di devota fedeltà al Sodalizio e al suo Presidente. Sgraziatamente, dobbiamo ristringerci a dare solo il testo di alcuni telegrammi e l'indicazione della provenienza degli altri; ma pur negli aridi elenchi sarà facile scorgere l'universalità del consenso.

S. M. il Re.

S. M. il Re invia sincere felicitazioni pel primo trentennio di vita che il Touring Club

(1) Ricordiamo: un album raccogliente le firme dei Soci di Sesto S. Giovanni, un altro con le firme dei Consoli della Provincia di Bologna, ed una artistica pergamena raccogliente i nomi di 130 fra Consoli e Soci di Pola.

Italiano oggi celebra e m'incarica essere interprete dei voti che nella lieta circostanza Egli forma acciò l'operoso fiorente Istituto con sempre nuove e feconde iniziative possa continuare ad accrescere le sue patriottiche benemerenze.

Generale Cittadini.

Il Governo.

S. E. il Presidente del Consiglio.

A codesta Associazione che infaticabilmente ha concorso formazione rinnovata coscienza nazionale ed ha fatto conoscere agli Italiani ed agli stranieri il meraviglioso suolo d'Italia, invio anche a nome Governo mio cordiale saluto in occasione trentesimo anniversario sua fondazione.

Benito Mussolini.

S. E. il Grande Ammiraglio Thaon di Revel, Ministro della Marina.

Con animo di fedel gregario e con lieto cuore saluto il 30° anniversario della fondazione della più grande fratellanza di forze spirituali italiche legate da vincolo di fervido amore per le bellezze per le glorie per le memorie della nostra sacra terra ed insieme porgo a Lei che del Sodalizio è il possente animatore la mia parola di commossa gratitudine per la mirabile opera svolta e per quella ancor più mirabile che sta attuando coll'unico e supremo scopo di diffondere nell'Italia e nel mondo la conoscenza dell'inestimabile tesoro della Patria.

Paolo Thaon di Revel.

S. E. il Generale Di Giorgio, Ministro della Guerra.

Al benemerito Sodalizio che durante un trentennio di pertinace e patriottica attività ha tanto contribuito a diffondere negli italiani la conoscenza e l'amore del loro paese, rendendo ad essi familiari le balze dei confini ove furono più tardi chiamati a combattere e che tanta parte ebbe così nella preparazione morale della nazione per il compimento vittorioso dei suoi destini invio felicitazioni ed auguri nel giorno in cui esso inizia il settimo lustro di sua vita attiva e feconda.

Generale Antonino Di Giorgio.

S. E. il Principe di Scalea, Ministro delle Colonie.

Al benemerito Touring che da trent'anni con lavoro altamente patriottico ed intelligente dedica tutta la sua benefica attività per diffondere ed apprezzare bellezze nostro Paese ed a Lei particolarmente suo illustre Presidente invio mio fervido saluto di plauso e di ammirazione dolente non poter assistere di persona solenne cerimonia. Rallegramenti vivissimi per meritata altissima onorificenza (1), cordiali saluti.

Principe Pietro di Scalea.

(1) L. V. Bertarelli, già Gr. Uff. Mauriziano, fu in quest'occasione nominato Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone della Corona d'Italia.

S. E. Oviglio, Ministro di Grazia e Giustizia.

Oggi in cui si celebra trentesimo anniversario fondazione Touring, per diuturna tenacia, incomparabile valore, indomita fede suoi dirigenti assurto odierna importanza, associomi unanime plauso e con senso ammirazione invio all'animatore del grande Sodalizio all'autore pregevolissime pubblicazioni mio cordiale deferente saluto.

Ministro Oviglio.

S. E. il conte Alessandro Casati, Ministro dell'Istruzione Pubblica.

Nel giorno in cui il Touring Club Italiano festeggia trentesimo anno sua fondazione piacemi manifestare vivissimo sincero compiacimento e formulare fervidi auguri benemerito Sodalizio che ha raggiunta sì prospera feconda attività, principalmente per merito Vossignoria coraggioso fondatore e infaticabile animatore nobile istituzione nel lungo glorioso cammino.

Ministro Istruzione Casati.

S. E. Sarrocchi, Ministro dei Lavori Pubblici.

Compiendosi il trentennio dalla sua fondazione il Touring Club può vantare splendide iniziative e meritati successi. Auguri per la sua fortunata attività in un lungo avvenire.

Sarrocchi.

S. E. l'ing. Cesare Nava, Ministro dell'Economia Nazionale.

Trentesimo anno fondazione Touring Club Italiano e suoi trecentomila Soci segnano tappa gloriosa magnifico Sodalizio che facendo conoscere con tenace opera e fervido patriottismo Italia a Italiani e estero resesi altamente benemerito Paese. A Lei che tanto nobilmente ed infaticabilmente ne presiede sorti giunga mio ammirato cordiale augurio di nuovi sicuri successi.

Nava.

S. E. Costanzo Ciano, Ministro delle Comunicazioni.

Nel giorno in cui si compie il trentesimo anniversario della fondazione del Touring Club Italiano che tante benemerenze si è acquistato verso la Nazione sotto la valorosa guida della S.V., mi è grato esprimerLe il mio vivo augurio per il sempre maggiore incremento dell'importante Sodalizio.

On. Costanzo Ciano.

S. E. l'on. Giacomo Suardo, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio.

Nella ricorrenza del trentesimo anniversario della sua fondazione invio il mio cordiale saluto a codesto Sodalizio che con le sue molteplici iniziative ha elevato gli Italiani alla visione della Patria più grande e più forte.

Giacomo Suardo.

S. E. il Generale Ambrogio Clerici, Sottosegretario di Stato alla Guerra.

Nel giorno cui cotesto benemerito Sodalizio compie trentesimo sua esistenza sotto illuminata guida V. S. efficacemente concorrendo sviluppo cultura e sentimento nazionale, mando mio deferente saluto e fervido voto augurale di vita sempre più rigogliosa.

Generale Clerici.

S. E. il Presidente della Camera.

Alle molte congratulazioni che le perverranno in occasione del XXX anniversario del Touring, in così gran parte opera sua, unisco le mie più cordiali, ed amichevoli saluti.

On. Prof. Alfredo Rocco.

S. E. Il Maresciallo Diaz.

Compiendosi trentesimo anniversario fondazione cotesta associazione, esprimo mio fervido compiacimento per patriottiche sue benemerenze, auspicando sempre maggiori fortune.

Maresciallo Diaz.

L'Associazione Nazionale dei Mutilati.

Occasione trentesimo anniversario fondazione Touring, questa Associazione Nazionale Mutilati, espressione sicura italianità e patriottismo, invia auguri fervidissimi immancabili fortune codesto grande Istituto per opera benemerita infaticabile italianissima diretta far conoscere al mondo memorie, glorie, bellezza e energie Patria nostra. Ossequi.

Il Segr. Gen. Giovanni Baccarini.

L'Associazione Nazionale dei Combattenti.

Nel trentesimo anniversario della fondazione del T. C. I. l'Associazione Nazionale Combattenti manda a mezzo mio al glorioso Istituto il suo fervido omaggio. Primo fra i primi nella valorizzazione e nella difesa della pura e immortale bellezza italiana, suscitatore di energie, confortatore dei soldati durante la grande guerra, il T. C. è gloria e patrimonio di quanti amano con pura fede e con sicura visione la Patria.

On. Ettore Viola.

Il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ciò che il Touring ha fatto e fa, anzitutto per il Paese, e poi nello interesse dei Soci, ha quasi del miracoloso. Ed una somma di risultati così ammirevoli non si può ottenere se non con una organizzazione perfetta e con una guida eccezionale quale Ella è.

Ing. Sen. Edmondo Sanjust di Teulada.

Lettere e telegrammi giunsero inoltre dalle seguenti categorie di Enti e di Persone:

Le Amministrazioni Provinciali.

Alessandria. - Ancona. - Aquila. - Arezzo. - Bari - Belluno. - Bergamo. - Bologna. - Brescia. - Campobasso. - Catania. - Como. - Cremona. - Cuneo. - Ferrara. - Firenze. - Foggia. - Forlì. - Friuli. - Genova. - Grosseto. Imperia. - Lecce. - Livorno. - Mantova. - Milano. - Modena. - Padova. - Palermo. - Parma. - Pavia. - Perugia. - Pesaro. - Pola. - Potenza. - Ravenna. - Reggio Cal. - Siena. - Siracusa. - Sondrio. - Spezia. - Torino. - Trapani. - Trento. - Trieste. - Vicenza. - Zara.

I Sindaci di grandi Città.

Alessandria. - Ancona. - Arezzo. - Ascoli. - Bari. - Bergamo. - Brescia. - Cagliari. - Caserta. - Como. - Cremona. - Cuneo. - Faenza. - Ferrara. - Firenze. - Genova. - Grosseto. - Lucca. - Macerata. - Mantova. - Messina. - Modena. - Napoli. - Novara. - Padova. - Parma. - Pavia. - Perugia. - Piacenza. - Pisa. - Pola. - Ravenna. - Sassari. - Siena. - Sondrio. - Torino. - Trento. - Trieste. - Udine. - Venezia. - Vicenza.

Le Sezioni del Club Alpino Italiano.

Aquila. - Aosta. - Bologna. - Brunico. - Catania. - Cremona. - Firenze. - Fiume. - Gallarate. - Genova. - Intra. - Milano. - Napoli. - Padova. - Parma. - Savona .- Torino. - Treviso. - Venezia. - Verona. - Vicenza.

I Comitati della Dante Alighieri.

Aquila. - Arezzo. - Bergamo. - Bologna. - Brescia. - Firenze. - Forlì. - Gorizia. - Livorno. - Mantova. - Milano. - Modena. - Padova. - Parma. - Pesaro. - Pisa. - Siena. - Torino. - Trieste. - Vicenza. - Zara.

L'Automobile Club d'Italia e gli Automobile Clubs Regionali.

Genova. - Napoli. - Palermo. - Torino.

Associazioni varie.

AMSTERDAM, Touring Club Olandese. — GINEVRA, Touring Club Svizzero. — GRAVENHAGE, Autoclub di Olanda. — LONDRA, Federaz. Int. dei Clubs Motociclisti. — MONACO, Deutscher Automobilclub.

BRESCIA, Un. Sport. Leonessa d'Italia. — CERNOBBIO, Circolo Sportivo Savoia; Pro Cernobbio. — CREMONA, Commissione Turismo. — FIRENZE, Ente Attività Toscane. — GALLIPOLI, Unione Sportiva Gallipolina. — GENOVA, Pro Genova. — LECCO, Società Impiegati, Lecco. — MILANO, Moto Club d'Italia; Comitato Nazionale Scientifico Tecnico; Federazione Colombofila Italiana; Lega Navale Italiana; Pro Montibus; Società Italiana Scienze Naturali. — MODENA, Federazione It. Stabilimenti Termali. — MONZA, Società Sportiva Modoetia. — NAPOLI, Unione Appennina Meridionale. — PALERMO, Associazione Siciliana Movimento Forestieri. — PERUGIA, Pro Umbria. — RAVENNA, Unione Sportiva Ravennate. — ROMA, Aero Club d'Italia; Corpo Nazionale Esploratori; Federazione Autotrasporti. — SUSA, Turismo Scolastico. — TORINO, Pro Piemonte. — TRENTO, Società Alpinisti Tridentini. — TRIESTE, Reale Yacht Club Adriatico; Società Alpina delle Giulie; Società Movimento Forestieri. — VERONA, Auto-Moto Club. — VIGLIANO BIELLESE, Società Sportiva Erios.

Gli Uffici dell' E.N.I.T.

Barcellona. - Berlino. - Bologna. - Bolzano. - Bruxelles. - Budapest. - Firenze. - Fiume. - Genova. - Londra. - Lugano. - Milano. - Monaco B. - Nizza. - Napoli. - Palermo. - Parigi. - Riva. - Roma. - Rovereto. - Torino. - Trieste. - Tunisi. - Zurigo.

I Consoli del Touring. (1)

ALESSANDRIA: Alessandria (2); Asti; Bassignana; Bistagno; Casale Monf. (2); Castelnuovo Scrivia; Fubi-

(1) Le cifre indicate fra parentesi stanno a designare il numero di telegrammi pervenutici dalle varie località. Molti telegrammi erano firmati da parecchi Consoli: uno ci giunse con 21 firme ed un altro era accompagnato da 100 nuove iscrizioni al Sodalizio. Alcune lettere erano firmate da gruppi di Soci, perfino cento.

ne; Incisa Belbo; Montecastello; Nizza Monf.; Ovada; Pomaro Monf.; Serravalle Scrivia; Tortona (2); Valenza; Volpedo. — ANCONA: Ancona (4); Arcevia; Fabriano; Osimo; Sassoferrato; Senigallia. — AQUILA: Aquila; Avezzano; Canistro; Cittaducale; Gioia dei Marsi; Ofena, Opi; Paganica; Pescasseroli. — AREZZO: Anghiari; Arezzo (2); Loro Ciuffenna; Montevarchi; Poppi; Pratovecchio. — ASCOLI: Acquasanta; Ascoli (4); Falerone; Monte S. Pietrangeli; Monte Urano; Offida; Pedaso; Porto S. Giorgio; San Benedetto del Tronto. — AVELLINO: Accadia; Altavilla; Ariano Puglia; Avellino (2); Lauro; Montella; Sant'Andrea di Conza; Sant'Angelo Lombardi; Taurasi; Teora (2). — BARI: Alberobello; Bari (11), Bitonto; Canosa Puglia; Cassano Murge; Fasano; Gravina; Noicattaro; Palese; Polignano; Putignano; Spinazzola; Torrito; Trani; Triggiano. — BELLUNO: Auronzo; Calalzo; Cortina d'Ampezzo; Feltre; Fener, Forno di Canale; Lorenzago; Lozzo; Mel; Sampietro di Cadore; Sappada. — BENEVENTO: Benevento; Guardia Sanframondi. — BERGAMO: Albino; Bergamo (3); Bondione; Canonica Adda; Caprino Berg., Cividate al Piano; Clusone; Fontanella; Gandino; Grumello al Monte; Lovere; Nembro; Piazza Brembana; Rovetta; Serina; Treviglio. — BOLOGNA: Bagni Porretta; Bazzano (2); Bologna; Casalecchio di Reno; Marzabotto; Molinella; San Pietro in Casale. — BRESCIA: Barghe; Brescia (4); Cedegolo; Desenzano; Gargnano; Palazzolo Oglio; Quinzano Oglio; Rovato. — CAGLIARI: Cagliari (3); Carloforte; Guspini; Iglesias; Jerzu; Oristano; Samassi; Serramanna; Villacidro. — CALTANISSETTA: Caltanissetta (3); Castrogiovanni; Piazza Armerina; Sommatino; Sutera; Terranova Sicilia. — CAMPOBASSO: Boiano; Campobasso (2); Civita Campomarano; Isernia; Montefalcone Sannio; Pietrabbondante; Riccia; Ripabottoni; Venafro (2). — CASERTA: Arce; Arpino; Aversa; Capua; Casagiove; Caserta; Cervaro; Fondi; Marigliano; Nola; Pietravairano; San Felice Cancello; Santa Maria Capua V.; Santa Maria Vico; Sessa Aurunca. — CATANIA: Acicastello; Acireale; Aderno; Bronte; Caltagirone; Catania (5); Giarre; Licodia Eubea; Linguaglossa; Macchiagiarre. — CATANZARO: Belvedere di Spinello; Briatico; Catanzaro (3); Cirò; Cotrone; Gimigliano; Mileto; Marina di Cirò; Monteleone Cal.; Rossano; Sant'Andrea Jonio; Torre di Ruggero. — CHIETI: Atessa; Fara Filiorum Petri; Fara San Martino; Guardiagrele; Lanciano; Ortonamare; Palena; Pollutri; Torino Sangro. — COMO: Angera; Argegno; Asso; Bellano; Besozzo; Capolago; Cernobbio (2); Cernusco L.; Cerro L. M.; Como; Dervio; Dongo; Esino Inf.; Germignaga; Gravedona; Guanzate; Laglio; Lecco (2); Maccagno Inferiore; Malnate; Maslianico; Merate; Morazzone; Olgiate Comasco; Olginate; Ossuccio; Ponte Tresa (2); Porto Ceresio; San Fermo della B.; San Severo; Ternate; Varenna; Varese (2); Viggiù. — COSENZA: Cosenza; Papasidero; Praia; Rossano (2); Scalea. — CREMONA; Casalmaggiore (2); Crema; Cremona; Gussola; Piadena; Pizzighettone; San Giovanni in Croce; Soncino; Soresina; Spineda; Trigolo. — CUNEO: Alba; Barge; Boves; Busca; Cavallermaggiore; Ceva; Cherasco; Cuneo (2); Demonte; Dronero; Garessio; Mondovì; Mondovì Breo; Ormea; Racconigi; Saluzzo (2); San Dalmazzo di Tenda; S. Damiano Magra; Savigliano; Tenda; Villanova Mondovì. — FERRARA: Casumaro; Cento; Comacchio; Copparo; Ferrara (3); Marrara; Pontelagoscuro; San Carlo; Sant'Agostino; Traghetto. — FIRENZE: Barberino di Mugello; Cutigliano; Dovadola; Empoli; Firenze (7); Firenzuola; Greve; Lamporecchio; Montepiano; Montespertoli; Pelago; Pistoia; Ponte a Egola; Prato; San Casciano Pesa; San Godenzo; San Miniato (2); Santa Croce sull'Arno; Scandicci; Scarperia; Sesto Fiorentino; Signa; Staffoli; Vallombrosa; Vicchio. — FIUME: Fiume. — FOGGIA: Celenza Valfortore; Foggia (2); Lucera; Monte Sant'Angelo; Ortanova; San Marco la Catola; San Paolo Civitate; Torremaggiore; Trinitapoli. — FORLI': Bellaria; Bertinoro; Cesena (2); Cesenatico; Civitello; Forlì; Forlimpopoli; Rimini (4); Savignano Rom.; Tredozio. — FRIULI. — Casarsa; Cividale del F. (2); Cordovado; Forgaria; Gemona (2); Gradisca Isonzo; Maggio Udinese; Momiano; Pradamano; Romans; Sagrado; San Pietro al Natisone; San Vito Tagliamento; Sutrio; Valvasone. — GENOVA: Alassio (2); Albenga; Bogliasco; Bolzaneto; Borzoli; Camogli; Cengio; Ceriale; Cicagna; Dego; Genova (12); Lavagna; Lerici; Monterosso al Mare; Nervi; Nola; Noli; Pegli; Recco; Rivarolo L. (2); Sampierdarena; San Quirico Valpolcevera; Sant'Ilario L.; Sarzana; Savona (3); Sturla; Vado L.; Varazze. — GIRGENTI: Bivona; Casteltermini; Cattolica Eraclea; Girgenti (2); Porto Empedocle (2); Racalmuto; Ribera; San Giovanni Gemini; Sciacca; Villafranca Sicula. — GROSSETO: Castel del Piano; Castiglione Pescia; Follonica; Gavorrano; Grosseto; Massa Marittima; Pereta; Pitigliano; Scansano; Vetulonia. — IMPERIA: Arma di Taggia; Bordighera; Imperia; Oneglia; Pigna; Sanremo; Ventimiglia. — ISTRIA: Abbazia (2); Capodistria; Grisignana; Parenzo; Pirano; Rovigno; Rozzo; Sanvincenti. — LECCE: Alezio; Alliste; Brindisi (2); Castellaneta; Copertino; Galatina; Gallipoli (3); Lecce (4); Massafra; Ostuni; Otranto; Salice Salentino; San Cesario; San Vito Normanni; Specchia (2); Squinzano; Torre Santa Susanna; Trepuzzi. — LIVORNO: Livorno; Montenero; Portoferraio. — LUCCA: Barga; Forte dei Marmi; Giannotti; Lucca (2); Montecatini B.; Pescia; Pietrasanta; Viareggio. — MACERATA: Camerino (2); Macerata (2) Montelupone; Pollenza; Porto Civitanova; Recanati; Serravalle di Chienti. — MANTOVA: Asola; Goito; Mantova (2); Moglia; Ostiglia; Pegognaga; Rodigo; San Matteo in Chiaviche; Viadana; Virgilio. — MASSA: Arzelato; Aulla; Carrara; Equi; Filattiera; Gragnola; Massa. — MESSINA: Casalvecchio Sic.; Gioiosa Marea; Mazzarà Sant'Andrea; Messina (3); Patti (2); Sinagra; Taormina. — MILANO: Albairate; Biassono; Casalpusterlengo; Castano; Castelnuovo Bocca d'Adda; Cavaria; Desio; Gallarate (2); Lambrate; Legnano; Lodi; Lonato Pozzoli; Magnago; Milano (2); Milanino; Monza; Musocco; Nerviano; Rho; Saronno (2); Santangelo Lodigiano; Seregno; Seveso; Tradate; Trezzo d'Adda; Vimercate. — MODENA: Carpi; Casinalbo; Cavezzo; Concordia; Fiumalbo; Formigine; Maranello; Modena (6); Montefiorino; Novi di Modena; Pavullo; San Felice Panaro; Vignola. — NAPOLI: Anacapri; Capri; Casamicciola; Castellammare Stabia (2); Chiaiano Uniti; Ischia; Napoli (7); Secondigliano; Sorrento; Torre Annunziata (2); Tramutola; Villaricca. — NOVARA: Alzo Pella; Baceno; Biella; Borgomanero (2); Borgosesia; Brusnengo; Camandona; Campiglia Cervo; Candelo; Crescentino; Crodo; Domodossola; Fara Novarese; Galliate; Livorno Piemonte; Mongrando; Mosso Santamaria; Novara; Oleggio; Pallanza; Ponzone di Trivero; Santhià; Scopello; Serravalle Sesia; Stresa; Stroppiana; Trino; Varzo Vercelli (2); Vigliano Biellese. — PADOVA: Campodarsego; Castelbaldo; Cittadella; Este; Fontaniva; Padova (7); Saletto; Stanghella. — PALERMO: Castelnovo di Sicilia; Cerda; Palermo (3); Petralia Soprana; Piana dei Greci; Termini. — PARMA: Berceto; Borgotaro; Busseto; Langhirano (2); Parma (3); Pellegrino Parm.; Sorbolo. — PAVIA: Casteggio; Chignolo Po; Lomello; Montebello Pav.; Montù Beccaria; Mortara; Ottone; Pavia (3); Rivanazzano; Santa Giulietta; Sartirana Lomellina; Vigevano (2). — PERUGIA: Acquasparta; Amelia; Bastia Umbra; Bevagna; Castiglione Lago Città di Castello; Città della Pieve; Foligno (2); Gubbio; Nera Montoro; Norcia (2); Orvieto; Passignano Trasimeno; Perugia (2); Trevi Umbro; Terni. — PESARO: Fano; Fossombrone; Pennabilli; Pesaro (3); Piobbico; Urbania; Urbino (2). — PIACENZA: Bardi; Borgonovo Val Tidone (2); Carpaneto; Castel S. Giovanni; Cortemaggiore; Piacenza (3); Pianello Valtidone. — PISA: Asciano; Bagni di Casciana; Bientina; Calci; Casciana; Castelmaggiore; Castelnuovo Val di Cecina; Lari; Marina Pisa; Pisa (3); Pontedera; Vicopisano; Volterra. — POLA: Dignano; Pola. — POTENZA: Latronico; Melfi; Muro Lucano; Potenza; Rapolla; Rione in Volture; Ruoti. — RAVENNA: Bagnacavallo; Brisighella; Castel Bolognese; Cervia; Conselice; Faenza; Lugo; Ravenna (2). — REGGIO CAL.: Catona; Morabito Cal.; Pellaro; Reggio Calabria (2); Roccella Jonica; Rosarno; Sant'Eufemia Aspromonte; Sant'Ilario Jonio. — REGGIO EM.: Brescello; Castelnovo Sotto; Correggio; Fabbrico; Gualtieri; Luzzara; Novellara; Ramiseto; Reggio Em. (5); Rubiera; Scandiano. — ROMA: Albano Laziale; Anagni; Bolsena; Caprarola; Carpineto Romano; Ceprano; Civita Castellana; Civitavecchia; Cori; Fara Sabina; Ferentino; Frascati; Fregene; Grottaferrata; Montefiascone; Monterotondo; Morro Reatino; Nettuno; Orvinio; Rieti (2); Roma (8); San Lorenzo Nuovo; Santa Marinella; Supino; Terracina; Tuscania; Valentano; Vallerano; Veroli; Viterbo. — ROVIGO: Contarina; Donada; Ficarolo; Fisso Umbertiano; Lendinara; Loreo; Massa Sup.; Porto Tolle (2); Santamaria Madd. — SALERNO: Castel Sangiorgio; Cava Tirreni; Maiori; Mercato Sanseverino; Montesano; Nocera Inf. (2); Sala Consilina; Salerno. — SASSARI: Alghero; La Maddalena (3); Orani; Oschiri; Portotorres; Sassari; Sorso; Villanova Monteleone. — SIENA: Asciano; Buonconvento; Chiusi (2); Colle Valdelsa; Monte Amiata; Pian Castagnaio; Pienza; Radda in Chianti; Rapolano; San Quirico d'Orcia; Siena (3); Sinalunga. — SIRACUSA: Augusta; Comiso;

Noto; Ragusa; Siracusa; Vittoria. — SONDRIO: Ardenno; Grosio; Grossotto; Morbegno; Ponte in Valtellina; Sondrio; Tirano (2). — SPEZIA: Spezia (2). — TARANTO: Taranto. — TERAMO: Bisenti; Campli; Castellammare Adriatico; Farindola; Montesilvano; Penne; Teramo. — TORINO: Aosta; Bardonecchia; Caselle; Chatillon; Chivasso; Ciriè; Condove; Ivrea; Moncalieri; Oulx; Pinerolo; Rivarolo Canavese; Susa; Torre Pellice; Torino (7); Valtournanche; Venaria Reale; Villar Perosa; Villastellone. — TRAPANI: Alcamo; Castellammare del Golfo; Marsala (2); Pantelleria; Trapani. — TRENTO: Andria; Arco; Bolzano (5); Brennero (2); Bressanone; Caldonazzo; Calliano Trentino; Cavalese; Cembra; Cles; Condino; Creto; Lavarone; Lavis; Malè; Merano; Mori; Pieve Tesino; Predazzo; Riva; Rovereto; San Michele; Strigno; Tione; Trento (5); Vigo di Fassa. — TREVISO: Asolo; Cavaso del Tomba; Cornuda; Montebelluna; Onigo; Treviso (2); Vittorio. — TRIESTE: Grado; Monfalcone; Muggia; Pieris; Pinguente; Postumia; Trieste (5). — UDINE: Aiello; Barcis; Cormons; Montereale Cellina; Mortegliano; San Daniele Friuli; Tricesimo; Udine (3). — VENEZIA: Burano; Cavarzere; Ceggia; Dolo; Fossalta di Piave; Grisolera; Mirano; Murano (2); Venezia (3). — VERONA: Bardolino; Bonavigo; Caprino V.; Castagnaro; Grezzana; Sambonifacio; San Giovanni Lupatoto; San Pietro Incariano; Trombetta; Tregnago; Valeggio; Verona (7); Villa Bartolomea. — VICENZA: Arzignano; Bassano (2); Lonigo; Lugo Vicentino; Lusiana; Montebello Vic.; Montecchio Maggiore; Rocchette; Schio; Valle dei Signori; Vicenza. — ZARA: Zara.

COLONIE: Bengasi; El Merg; Rodi; Tripoli (3).

ESTERO: Budapest; Cardiff; Chiasso; Danzica; Dresda; Heliopolis; L'Aja; Lugano; Mons; Praga; San Marino rep.; San Sebastian; Seraing; Sousse; Tunisi; Vienna.

La Stampa.

Questo lungo elenco (cui si devono aggiungere 82 altri telegrammi pervenutici da personalità varie, Soci, Ditte e numerosissime altre espressioni di compiacimento e di augurio contenute nella corrispondenza normale), davvero imponente ancor più che per la quantità, per la sua universalità, ci lascia pur nel dubbio di aver commesso qualche involontaria omissione, e ne chiediamo venia, proponendoci di riparare se ci verran segnalate. Il dubbio si fa poi certezza rispetto a questo altro elenco, che segue, dei giornali che, l'8 di novembre, salutarono con lunghi o con brevi articoli, ma tutti con pieno riconoscimento delle sue benemerenze, il nostro Touring. Ce ne giungono ancora mentre stiamo scrivendo: indichiamo per intanto quelli di cui abbiamo avuto notizia:

ALESSANDRIA: *Il Messaggero.* — ANCONA: *L'Ordine.* — AREZZO: *Giovinezza.* — ASCOLI PICENO: *Il Giornale di Ascoli.* — BARI: *La Gazzetta di Puglia; Il Giornale delle Puglie.* — BASSANO: *Il Prealpe.* — BENGASI: *Il Corriere della Cirenaica.* — BOLOGNA: *Il Corriere dello Sport; Il Resto del Carlino; L'avvenire d'Italia.* — BOLZANO: *La Voce del Sella; La Rivista dell'Alto Adige.* — BRENO: *Illustrazione Camuna.* — BRESCIA: *La Sentinella.* — BRINDISI: *Il Giornale di Brindisi.* — CAGLIARI: *L'Unione Sarda; Giornale dell'Isola.* — CASTELLAMMARE DI STABIA: *Il Risveglio.* — CATANIA: *Il Corriere di Sicilia; Il Giornale dell'Isola.* — CERNOBBIO: *L'Araldo.* — COMO: *L'Idea Sociale; La Provincia di Como; L'Ordine.* — CUNEO: *Il Subalpino.* — FERRARA: *La Gazzetta Ferrarese.* — FIRENZE: *Il Marzocco; La Nazione; La Nazione Sport; Il Nuovo Giornale; L'Unità Cattolica.* — GALLARATE: *L'Unione.* — GENOVA: *Il Caffaro; Il Corriere Mercantile; Il Secolo XIX.* — GORIZIA: *La Voce di Gorizia.* — LECCO: *Il Resegone.* — LUCCA: *Il Serchio; L'Intrepido.* — MERANO: *Il Piccolo*

Posto. — MESSINA: *La Gazzetta di Messina; L'Eco della Sicilia e delle Calabrie.* — MILANO: *L'Auto Italiana; La Bicicletta a Motore; Il Corriere della Sera; La Gazzetta dello Sport; La Giustizia; L'Illustrazione Italiana; L'Italia; La Festa; La Sera; L'Ambrosiano; Motociclismo; Il Popolo d'Italia; Il Secolo; Il Sole.* — MODENA: *La Gazzetta dell'Emilia.* — NAPOLI: *Il Giorno; L'Italia; Il Mezzogiorno.* — OVADA: *Giornale d'Ovada.* — PADOVA: *L'Illustrazione delle Tre Venezie; Il Veneto.* — PALERMO: *Il Giornale di Sicilia; L'Ora.* — PARIGI: *Il Risveglio Italiano.* — PARMA: *La Gazzetta di Parma; Il Piccolo.* — PAVIA: *La Provincia Pavese.* — PIACENZA: *La Scure; Il Nuovo Giornale.* — PISA: *Il Messaggero Toscano; Il Rinnovamento.* — POLA: *L'Azione; Il Nuovo Giornale.* — POSCHIAVO: *Il Grigione Italiano.* — POTENZA: *La Basilicata.* — REGGIO EMILIA: *La Favilla.* — ROMA: *Il Corriere d'Italia; L'Epoca; L'Idea Nazionale; La Voce Repubblicana; Il Mondo; Il Messaggero; Il Piccolo; Il Popolo; La Tribuna; Il Gran Mondo.* — S. CASCIANO VAL DI PESA: *Il Corriere della Val di Pesa.* — SASSARI: *La Libertà; L'Isola; La Nuova Sardegna.* — SESTO S. GIOVANNI: *La Voce di Sesto.* — TORINO: *La Gazzetta del Popolo; L'Illustrazione del Popolo; La Stampa; La Voce dell'Operaio; Il Piemonte; La Rivista dell'Automobile Club di Torino.* — TRENTO: *La Libertà; Il Nuovo Trentino; Il Brennero.* — TRIESTE: *Il Piccolo della Sera; Il Popolo.* — TUNISI: *L'Unione.* — UDINE: *Il Giornale del Friuli.* — VARALLO: *La Valsesia.* — VARESE: *La Cronaca Prealpina.* — VENEZIA: *La Gazzetta di Venezia.* — VERCELLI: *L'Agricoltore; L'Argine.* — VERONA: *Il Corriere del Mattino; La Gazzetta della Sera.* — VICENZA: *Il Corriere Vicentino.*

BOLOGNA: *La Sorgente.* — GENOVA: *Foglio dell'Emigrazione; Unione Ligure Escursionisti.* — MILANO: *L'industria sportiva ed il motore.* — NOVARA: *Corriere di Novara.* — PALERMO: *Il Popolo di Sicilia.* — TERAMO: *Il Corriere Abruzzese.* — TORRE PELLICE: *Avvisatore Alpino.*

Grazie!

Ora a tutti quanti abbiamo nominato, agli altri di cui ci rimangono ancora ignote le gentili manifestazioni, la Presidenza e il Consiglio del Touring vorrebbero palesare la loro gratitudine; ma ogni parola sembrerebbe inadeguata e si ristringono a dirne una sola: grazie. Una parola insignificante qua[illegible] quasi inconsciamente pronunciata per [illegible]dine formale; ma profondamente sign[illegible]cativa quando è l'espressione di cuori che vi racchiudono il loro sincero sentimento.

Noi ringraziamo per il bene che ha fatto al Touring il sentirsi circondato da tante simpatie, fatto segno a tante approvazioni, oggetto di tanti voti. L'Istituzione nostra sa di aver contratto dei solenni doveri di fronte al Paese, e, dopo essersi fermata con momentanea compiacenza a riguardar l'opera compiuta in un periodo di tempo che si può considerare assai breve rispetto alla sua entità, riprende subito il lavoro con più vasti propositi, con moltiplicata energia, ma, dopo un così solenne riconoscimento, soprattutto con rinnovata fede.

Perchè le voci giunte da ogni parte ci dicono che siamo stati non infelici interpreti delle aspirazioni nazionali, in quanto tendono alla elevazione del popolo italiano e che, in una parola, se il Touring ha trovato la via della prosperità, esso ha pur sempre seguito il cammino dell'altezza!

La Direzione del T. C. I.

IL SANTUARIO DI PIETRALBA (WEISSENSTEIN) IN MEZZO A SELVE E PRATERIE AMENISSIME.

IL SANTUARIO DI PIETRALBA (WEISSENSTEIN)

O che scendendo dall'alto si guardi biancheggiare nella verde distesa del suo prato, o lo si veda spuntare d'improvviso fra i larici e gli abeti salendo dal basso, il santuario di Pietralba è salutato con aperto cuore così dal turista errabondo, come dal pellegrino devoto. Nelle giornate serene vi offre la contemplazione di un panorama di sogno: da una parte le catene nevose dell'Ortler e dell'Oetz salienti dalla gran vallata dell'Adige; dall'altra, quasi a cerchio, gl'imponenti gruppi dolomitici dello Schlern, del Catinaccio, del Latemar, e, vicino, il modesto Corno Bianco, che dalla sua cima brulla e pur tanto bella digrada fino ad esso fra pascoli e foreste. Esso apre la chiesa a chi prega, l'albergo a chi chiede ristoro; e ognuno vi trova la sua pace.

Non ha la rinomanza di quello di Oropa o di Loreto, e nemmeno la fama dei grandi ospizi alpini; ma non v'è persona nell'Alto Adige che non lo conosca. La sua fondazione non è antichissima e la tradizione lo congiunge ad una curiosa leggenda.

Un contadino di nome Leonardo che abitava in questi monti a sud di Bolzano nella prima metà del secolo XVI e che era in prigione quale mentecatto, aveva a quando a quando delle strane visioni, nelle quali gli appariva la Madonna invitandolo a erigere una cappella lassù, presso la sua casa.

Un giorno riuscì a fuggire nascondendosi nella foresta detta ora l'Eremitaggio, estremo sperone strapiombante fra burroni boscosi. La Vergine lo assistette, lo cibò e lo salvò anche da un salto da quelle rupi, restituendolo sano ai suoi. Ma la riconoscenza non era ancora la virtù di Leonardo, che si dimenticò della cappella: ricadde nel suo male e ne guarì solo quando ebbe compito il voto fatto. Nello scavare le fondamenta, ecco, per un nuovo miracolo, venire alla luce una statuetta della Vergine con Cristo morto sulle ginocchia; rozzo gruppo marmoreo, che fra due begli angeli oranti riceve da più di tre secoli l'omaggio dei credenti.

Si sparse la voce del prodigio e fu un accorrere di gente che, oltre la suggestione della sacra imagine, subendo anche il fascino del luogo alpestre, solitario, silen-

(fot. J. Gugler, Bolzano)
INTERNO DELLA CHIESA DI PIETRALBA.

zioso con tutto quel che di divino ha intorno di terra e di cielo, tornava ai propri villaggi con racconti meravigliosi. Così presto la cappella non bastò più e le fu aggiunta una chiesa, sostituita da un'altra ancora, perchè insufficiente, e affidata ai Padri Serviti. Soppressa la corporazione insieme con molte altre sotto Giuseppe II, i beni passarono in mano privata; finchè nel secolo scorso l'ordine dei Serviti ricomprò il luogo; edificò un convento, abbellì la chiesa e fece sorgere altri edifici resi necessari sia dai pellegrinaggi, sia dai bisogni materiali del convento stesso. La cella originaria che risale al 1553 restò dentro la chiesa, ed è così piccola, che appena può contenere tre o quattro persone inginocchiate davanti la Madonna miracolosa.

Chi vi giunge non si trova mai solo, specialmente d'estate. In ogni viottola, per ogni sentiero incontra gruppi di devoti preganti e numerosi turisti per lo più tedeschi, che hanno la passione del camminare e la nostalgia dell'Italia. Sono uomini maturi, giovanotti, coppie di fidanzati o di sposi, e sovente famiglie intere: vanno, vengono, sostano fra edificio ed edificio o se ne stanno seduti al sole davanti all'albergo, o si disperdono nella pineta verso l'Eremitaggio. Nido di poesia e di sogno è questo Eremitaggio; e non potrebbe avere più bel nome.

Dall'ultima casa dove finisce la prateria, entra nella selva una strada che sur un pilastro svela subito la sua nascosta meta: un bassorilievo in cui la Vergine appare a Leonardo; e poi, con le stazioni di una Via Crucis, vi accompagna sino a un poggio opaco, che fa pensare a uno di quei profani recessi arcadici dei parchi settecenteschi. Nell'intreccio dei sentieri, fra pino e pino o in piccole piazzuole sorgono rozzi tabernacoli e cappellette e colonne e cippi con imagini primitive, e sul ciglione una chiesina in onore di Leonardo divenuto santo e che è lo spirito del luogo, perchè tutto parla di lui. Qui ogni via finisce. Si arresta il piede, con l'occhio che va lontano; perchè il monte, che precipita nella valle, risale in verdissimo pendio dall'altra parte, dove si adagia e sogna il villaggio di Nova Ponente (Deutschnofen) con le sue bianche case raccolte attorno al campanile, come un gregge attorno al pastore. Che vista incantevole da questo aereo balcone della natura!

Al santuario che ha la porta verso la Val d'Adige a guisa di belvedere, fa corona una famiglia di edifici a due piani sparsi nel dosso erboso, a poca distanza l'uno dall'altro: il convento che rinserra la chiesa fra le sue lunghe braccia; un bazar per la vendita di oggetti sacri e profani; una gran casa colonica, dove i pellegrini possono cucinare le loro vivande; le stalle con un duplice vastissimo fienile, che nelle occasioni di maggior concorso si tramutano in duplice dormitorio pei due sessi; una palazzina ariosa popolata di camere, e infine, in mezzo a tutti, l'albergo massiccio e austero come un re tra vassalli. Nel convento hanno alloggio gli ecclesiastici, dei

(fot. A. G. Ambrosi)

IL SANTUARIO DI PIETRALBA E L'ALBERGO.

quali è frequente il passaggio nella stagione estiva; gli altri ospiti vengono distribuiti nelle spaziose, pulitissime camere allineate lungo gli ampi corridoi; e i letti sono ben trecento. Sì, è un paesino, e nulla manca: sale da pranzo modeste accanto a un salone, che dalle molte finestre vi spalanca in faccia la vista di prati, boschi e monti e vi permette di mangiare con quell'incanto negli occhi; la macelleria e il forno che vi mandano sulla mensa carni fresche e pane squisito (oh che buon pane!); una cucina da badia, ove tutti, passando, ficcano cupidi sguardi, e a beatitudine dei fumatori, lo spaccio dei generi di monopolio. Intorno, fra prato e case, opulente verzure di orti.

Nè i prezzi sono esorbitanti; ond'è che parecchi si fermano per settimane, non essendo facile trovare a 1520 metri un rifugio fornito di tante comodità, in un pianoro aperto, dal clima mite, fra acque sorgive e poesia di pascoli e aria imbalsamata da interminabili pinete. Qui si può vivere soli o frammischiarsi ai forestieri che sempre si rinnovano; far escursioni; conversare, ascoltare gli scampanii delle mandrie alla pastura o contemplare or dall'uno or dall'altro poggio il superbo spettacolo delle Alpi, che varia secondo il variar del tempo e delle ore, e quindi non sazia mai. E se i pellegrini vengono a implorare una grazia, i turisti passano di qui per raggiungere qualcuno dei tanti rifugi, che sono disseminati verso le Dolomiti.

Possessore di prati e di foreste, di bestiame e di strumenti agricoli, di un albergo e di un bazar attivissimi, il santuario è benefico anche al turismo perchè ogni anno attira alla montagna circa cinquantamila persone. Chi regola le funzioni religiose e insieme le opere materiali è il priore. Coadiuvato da un gruppo di confratelli barbuti e in saio nero, egli dirige la sua vasta azienda con la sua duplice potestà, e fa pensare alle bibliche figure dei patriarchi. Questi frati hanno un'austerità semplice e amano tanto i fiori onde le finestre paiono altari di grazia, e amano davanti al bazar il loro laghetto, in cui lo zampillo di una fontana canticchia una sua dolce, eterna litania.

Le pareti della chiesa, che non ha nulla di notevole per l'arte, e quelle dei corridoi laterali sono coperte di quadretti votivi; ma la loro povertà ci dice la povertà dei donatori. Sovente, ancor prima dell'alba, si è destati da un pesante acciabattìo: sono i devoti che vanno alle prime messe. Del resto la chiesa non è mai deserta, è c'è da meditare osservando tutti quei pellegrini che vengono di lontano, dal Tirolo e fin dalla Baviera, per deporre davanti a questa povera imagine il fardello dei loro dolori, dei loro bisogni, e se ne vanno con tanta pace nel cuore.

Verso l'ora del tramonto si assiste a un movimento diverso: escono gl'innamorati della natura sparpagliandosi in cerca di un luogo aperto per rimirare di là il morire del sole sui monti. Che contrasto di luci allora fra i ghiacciai e le Dolomiti!

E quando tutto è spento e scende la sera e spunta la luna, le anime romantiche si siedono sull'erba assorte nel nuovo spettacolo, o amano aggirarsi nelle foreste circostanti piene di ombre e di mistero.

La festa solenne ricorre la prima domenica di settembre: allora l'ospizio si popola di una folla immensa. Però a quando a a quando altre folle arrivano. Famoso è il pellegrinaggio annuale di Bolzano. I pellegrini salgono portando ciascuno una pietra, simbolo di un loro voto: giunti sotto il santuario, si fermano e depongono il loro sasso ai piedi di una croce. Il priore li accoglie con un sermone, li benedice e li guida alla Madonna.

Io ho udito parlare di molti miracoli operati dalla Madonna di Pietralba; ma quasi miracolo fu pure il creare con infinite piccole offerte una chiesa sopra un monte deserto e poi tutto un gruppo di edifici, che fanno del bene anche di là dal mondo della fede. E un fatto singolare è anche questo, che qui si spengono le allegrie rumorose e il chiasso: ognuno ritrova in sè un senso mistico e vive in più pensoso raccoglimento. E ogni umile devoto che ha guardato di qui lo spuntare e il tramontar del sole, e il palpitare della sua luce sui monti e nel cielo, e di sera il firmamento seminato di stelle, si porta con sè un ricordo indimenticabile, e il santuario gli resta nel cuore.

FRANCESCO BARTOLI.

S. PIETRO IN BOSCO

Sulla via Appia Augusta, ad un miglio a mezzodì dell'antica « Ad Palatium » (Ala) sorge la vetusta Chiesa di San Pietro in Bosco.

Opera dei Longobardi, il tempietto benchè abbia evidentemente sofferto di alterazioni rilevantissime, sia per la grettezza sia per l'imperizia dei successivi restauratori, rivela a prima vista l'antica origine. La torre quadrata in mattoni, bella assai e ben conservata, ricorda la maniera ghibellina: nelle arcate nè rotonde nè acute del soffitto e della porta si scorge tramontato il 1450: nel coro il cadere del XVII secolo. In una nicchia oblunga a sesto rotondo un'immagine conservatissima del Salvatore, in grandezza maggiore del naturale, somigliantissima al Salvatore che sta nelle catacombe di San Callisto; si rivela anche ad occhio profano, per stile, greco-bizantina, cioè del secolo sesto. Pure le finestre di originaria costruzione, ed ora otturate, mostrano l'arcatura rotonda, sono strette e simili per tutto alle finestre dell'antichissima chiesa di San Paolo in via Ostiense, di San Vincenzo alle tre Fontane e della cattedrale di Verona, cioè del tipo proprio alle basiliche del secolo VII.

Sull'origine della chiesa varie sono le versioni. Tra queste non ultima, nè meno fondata, fosse quel luogo destinato alla sepoltura degli estinti e parrebbe ciò confermato dalla quantità di monete, grafi, fibule, tavolette votive, rottami di ornamenti e sepolture colà scavati.

Altrimenti parla la leggenda, che tramandata dalla memoria popolare vuole la chiesetta fosse fatta erigere da Teodolinda di Baviera, che sfuggendo ai Franchi si incontrava in quel luogo col futuro sposo Autari moventesi ad incontrarla. Teodolinda, in riconoscenza dello scampato periglio, avrebbe donato al tempietto delle sacre reliquie avute in dono dal Pontefice San Gregorio Magno. E qui, come prima, la leggenda si collega molto intimamente colla storia, acquistando una quasi indubbia veridicità. Le reliquie esistono ed è documentato il dono del Pontefice.

M. MONDINI.

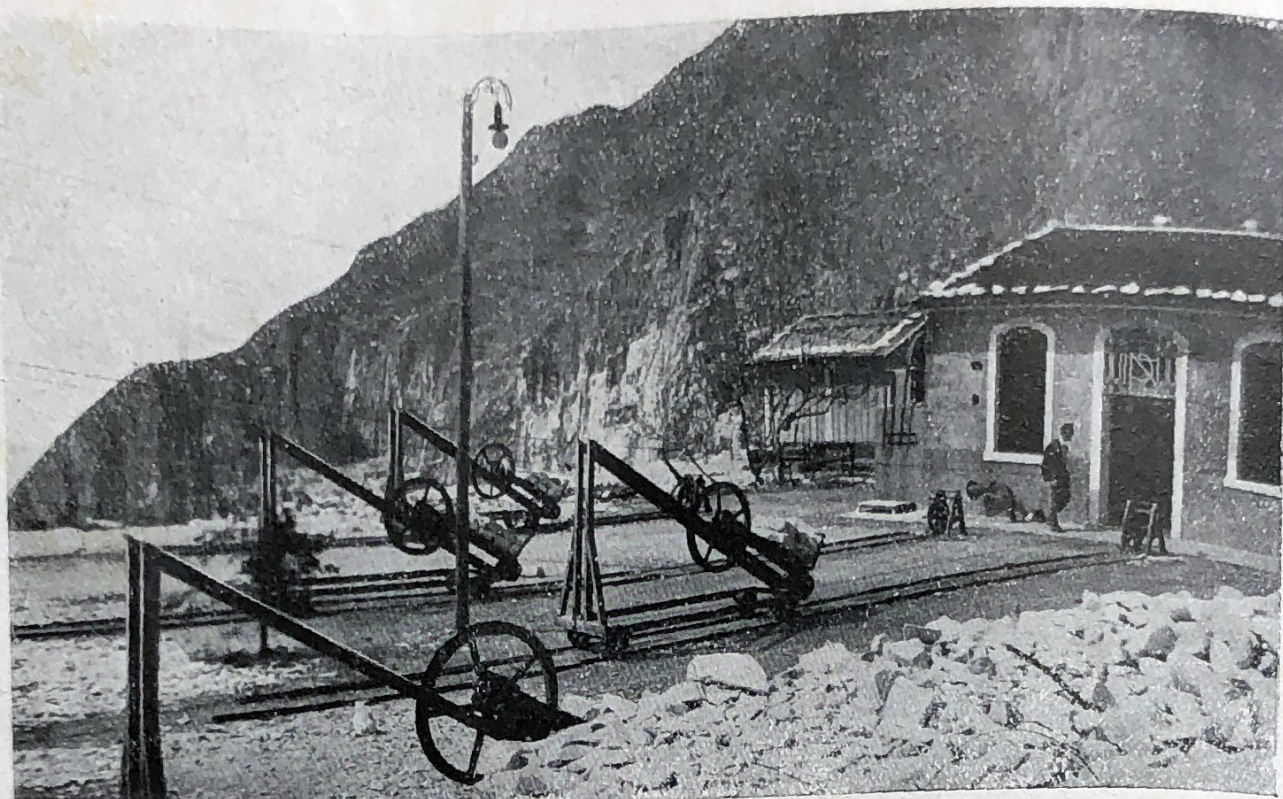
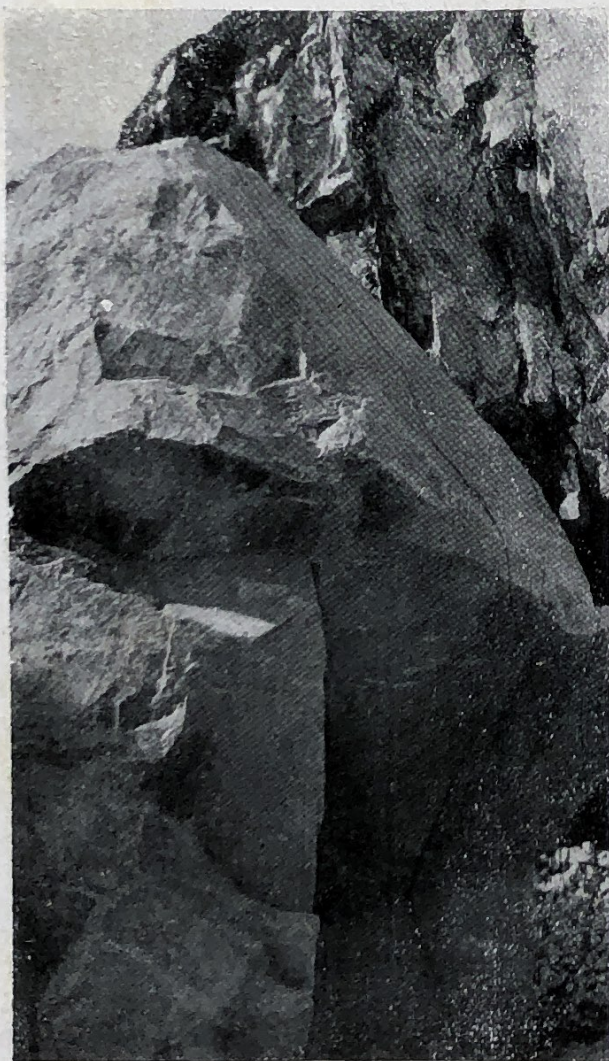
UN BANCO DI PIETRA IN UNA CAVA A BOTTICINO.

LA PIETRA DI BOTTICINO

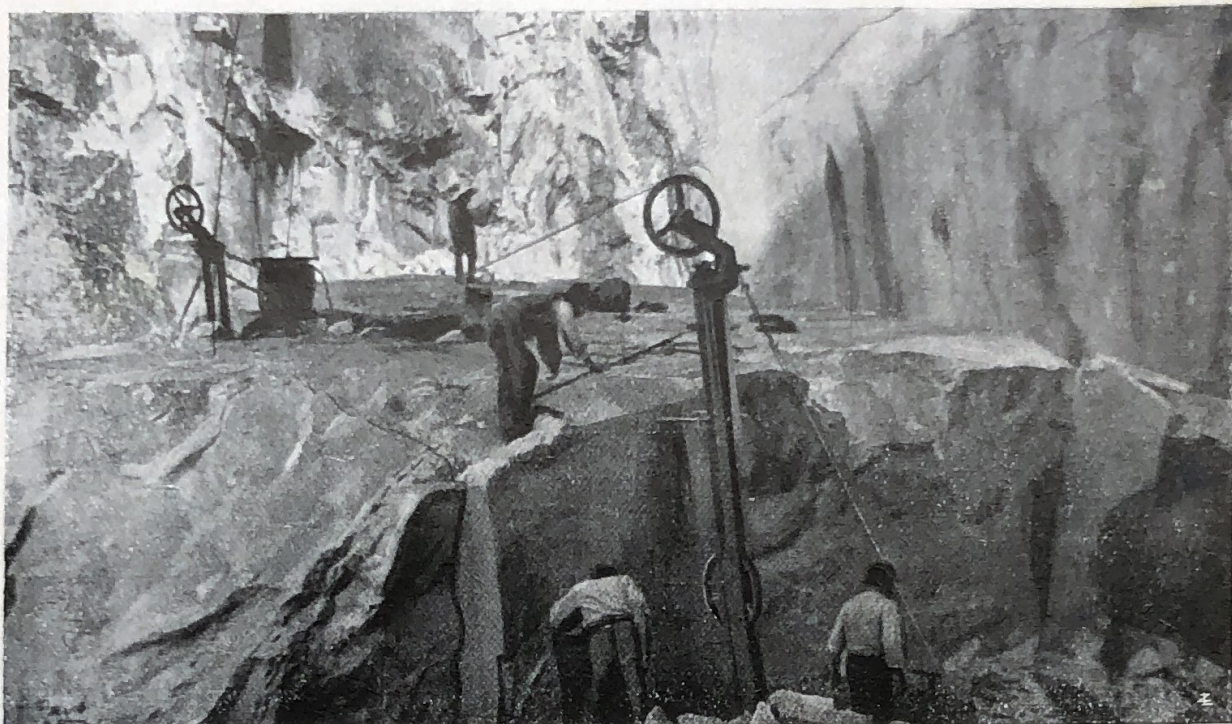
La bella pietra accesa di un pallido fervore bianco-roseo, o pacata di un bigio argentino che si cava dalle piccole colline brulle, stese in una molle catena di linee ondulate sopra Botticino, Rezzato, Mazzano, Virle e Paitone, a dominare la pianura bresciana, da qualche tempo non è più usata soltanto per le costruzioni di Brescia dove, fin dal tempo dei romani, con una costante e logica tradizione, fu adoperata per dare virtù e forza alle membrature architettoniche, o alle intere masse di edifici per esprimere accurate delizie ornamentali, per formare statue e bassorilievi. Il monumento a Vittorio Emanuele di Roma, il palazzo della Banca Commerciale di Milano, il Museo oceanografico fondato dal principe Alberto di Monaco, palazzi di varie parti d'Italia, di New York, di Londra, di Hallabad nelle Indie, di Buenos Aires, del Cairo e d'Alessandria d'Egitto furono eretti recentemente con il materiale che non sembrava destinato ad uscire dalle località più vicine alle cave, e che pareva aver dato negli edifici maggiori del Rinascimento a Brescia l'estremo segno della sua raffinatissima dignità.

Perchè tanto ora va estendendosi l' uso della nitida pietra che l'industria locale ricorre ai più moderni mezzi di escavazione e di lavorazione, ci sembra giusto dover dire di essa, e tesserne, come che sia, le lodi.

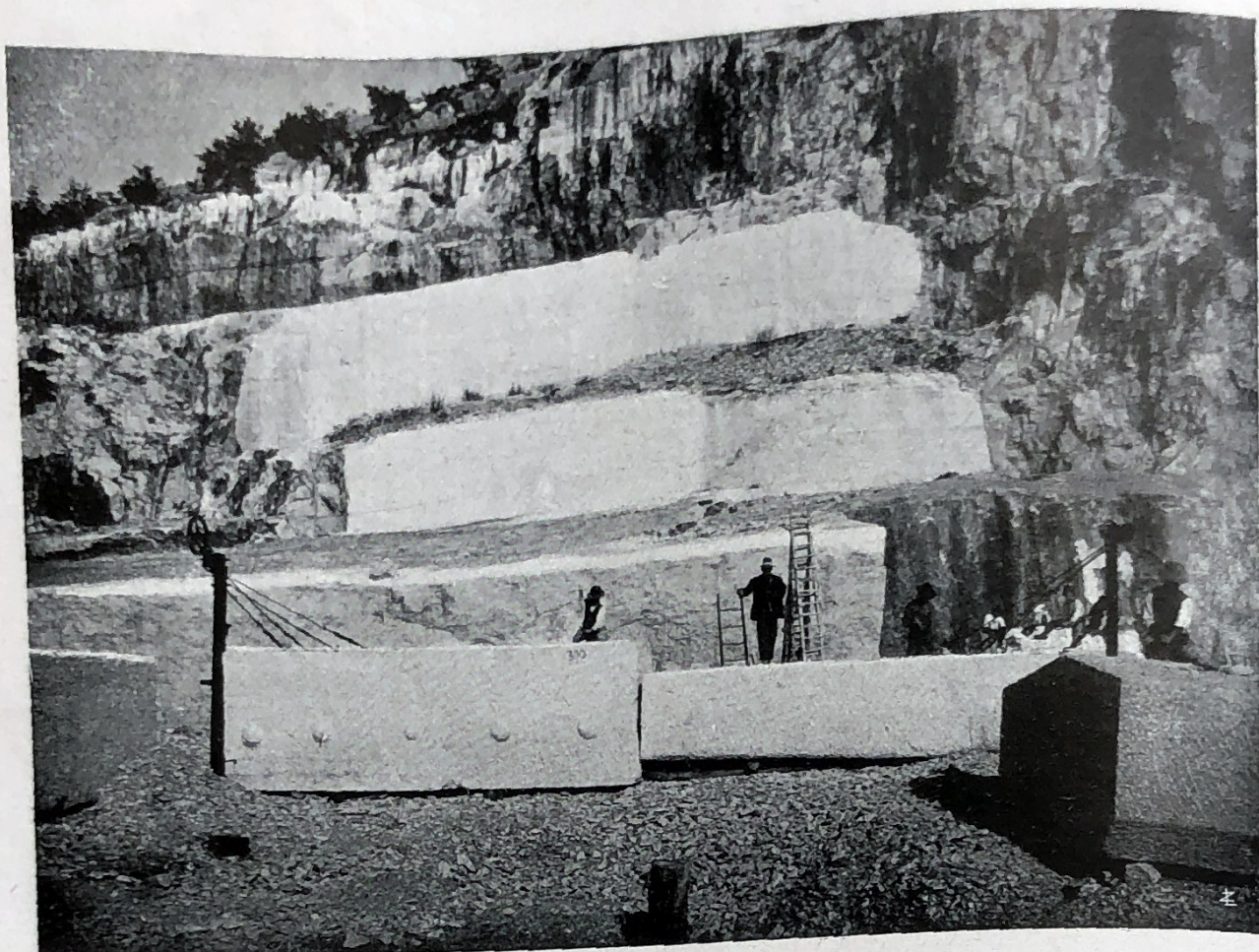
⁂

Il calcare di Botticino si stende in lunghi banchi che contorti, spezzati alla superficie del terreno, e come arsi da una coloritura nera all'esterno, si fanno regolari, in lunghi parallelepipedi di colore bianco, roseo o bigio, negli strati più fondi sotto il suolo. Suture rossicce per ossido di ferro corrono a volte con sottilissime strisce ondulate le compatte ed omogenee masse semicristalline spettanti al lias inferiore. La perfetta possibilità di esercitare tutte le più ardue lavorazioni è resa più pregevole dalla potenza degli strati che permettono di estrarre pezzi di grandi misure. La pietra che si cava a Botticino tende, quando è ancora fre-

SULLA FRONTE DI UN CANTIERE PRESSO LE CAVE.

BLOCCHI DI MARMO IN UNA CAVA DI BOTTICINO.

sca di taglio, ad un bianco latteo leggermente rosato che la lucidatura permette di conservare intatto; quella di Mazzano e di Virle, del tutto simile nella costituzione, varia nel colore approfondito da una squisita tonalità bigia argentata. La pietra che si cava da Botticino (due comuni hanno questo nome, e sono distinti con i nomi di Botticino sera, e di Botticino mattina) per la finezza e l'omogeneità della pasta che a volte richiama le finezze del marmo pario, serve meglio per le decorazioni più fini. Le macchie della calcite, che poco si distinguono nella massa appena tagliata, e che si distribuiscono come una reticolatura, sono più rare che non nella pietra cavata a Mazzano, di dove si estraggono i maggiori pezzi. La struttura compattissima del calcare bresciano fa sì che esso sia resistentissimo alla pressione: le esperienze più recenti dimostrano che esso ha una resistenza da 1200 a 1500 chilogrammi per centimetro quadrato di sezione. I marmi apuani, più elastici, a stento hanno una resistenza da 400 a 500 chilogrammi per centimetro quadrato. Inoltre la pietra di Botticino non assorbe acqua, e resiste quindi benissimo al gelo.

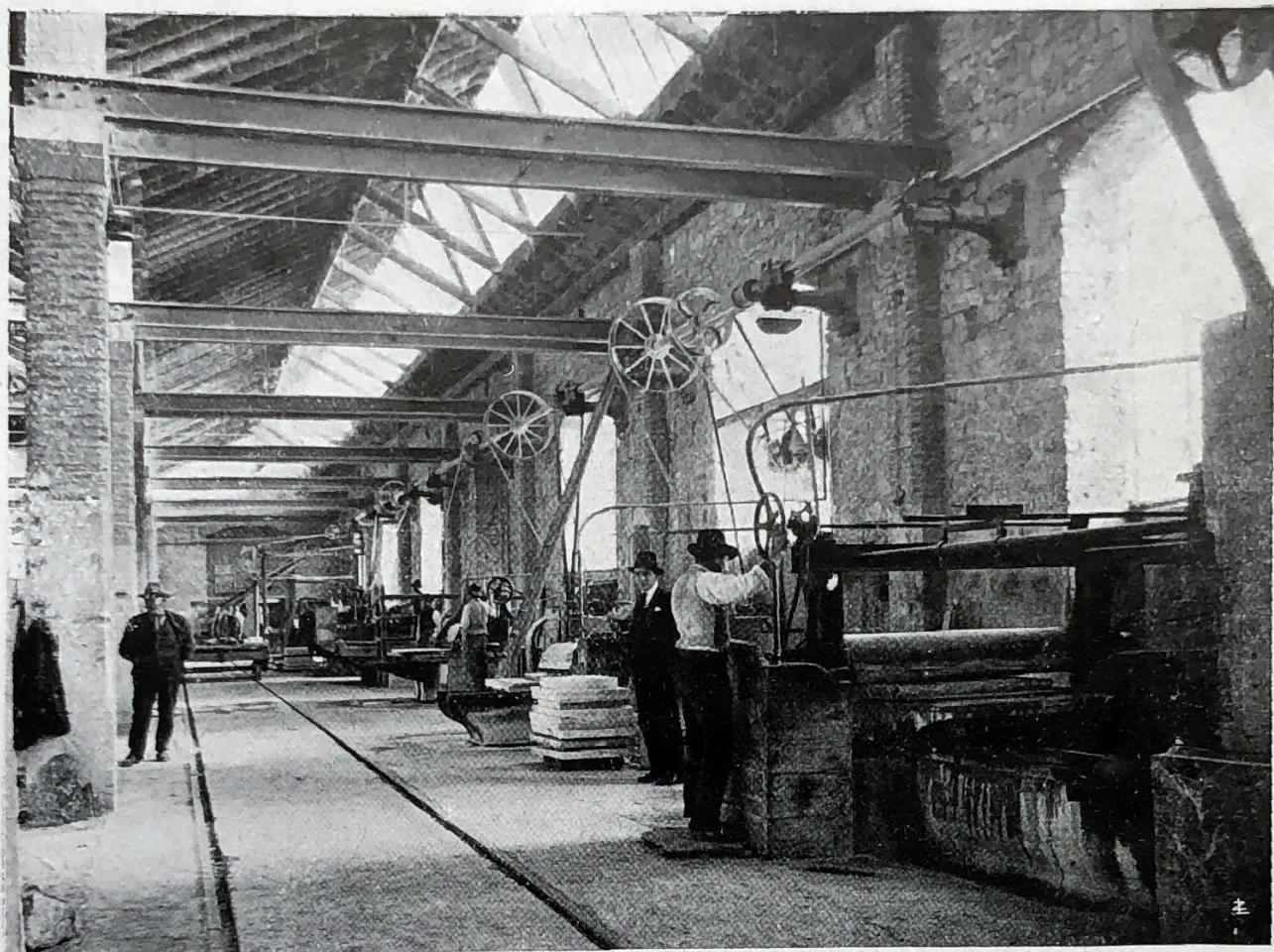
L'esplorazione degli strati inferiori nelle cave è recentissima. Durante l'età romana, nel medievo, nel Rinascimento si sceglie-

IL TAGLIO DI UN BANCO CON LA SEGA ELICOIDALE IN UNA CAVA SOPRA REZZATO.

vano i pezzi giacenti a fior di terra. Più tardi si ricercarono i banchi sotto il terriccio e, purgati i massi dalle parti superiori corrose, si tagliarono sul posto con le formelle e con i cunei (distribuendo cioè nel masso, secondo la linea di frattura da ottenere, serie di scanalature fatte con la subbia, nelle quali cunei infissi a gran colpi di mazza determinavano le divisioni volute). Questo sistema è ancora in uso per massi di piccole dimensioni. Per quelli maggiori, trovati in istrati più profondi, di dimensioni grandissime, e di belle paste bianche quasi del tutto omogenee, sui fronti di cava, oggi si adoperano, per tagliarli dal banco, come sulle Alpi Apuane, i fili elicoidali. Il trasporto degli attrezzi si fa con teleferiche mosse da forza d'inerzia, e tutti i più nuovi sistemi sono praticati nell'estrazione dei blocchi. Nelle cave, staccati i massi, si fanno le prime riquadrature. Il trasporto ai piani di caricamento è compiuto con la

LA FIGURA DI UN ANGELO APPENA SBOZZATA IN UN CANTIERE DI REZZATO. I PUNTATORI HANNO SEGNATO I PUNTI CHE LO SCALPELLO PNEUMATICO DOVRÀ RAGGIUNGERE PER DARE ALLA SCOLTURA LE PROPORZIONI DOVUTE, RAFFINANDO L'OPERA PRIMA DELLA SBOZZATURA.

I «BANCHI» IN LAVORAZIONE IN UNA CAVA DEL COLLE «TARTARINO» SOPRA MAZZANO. I BLOCCHI SI PRESENTANO GIÀ IN PARTE SEGATI SUL FRONTE DI CAVA. IN BASSO BLOCCHI GIÀ TAGLIATI E SQUADRATI ATTENDONO DI ESSER PORTATI IN BASSO CON L'OPERAZIONE DELLA LIZZATURA.

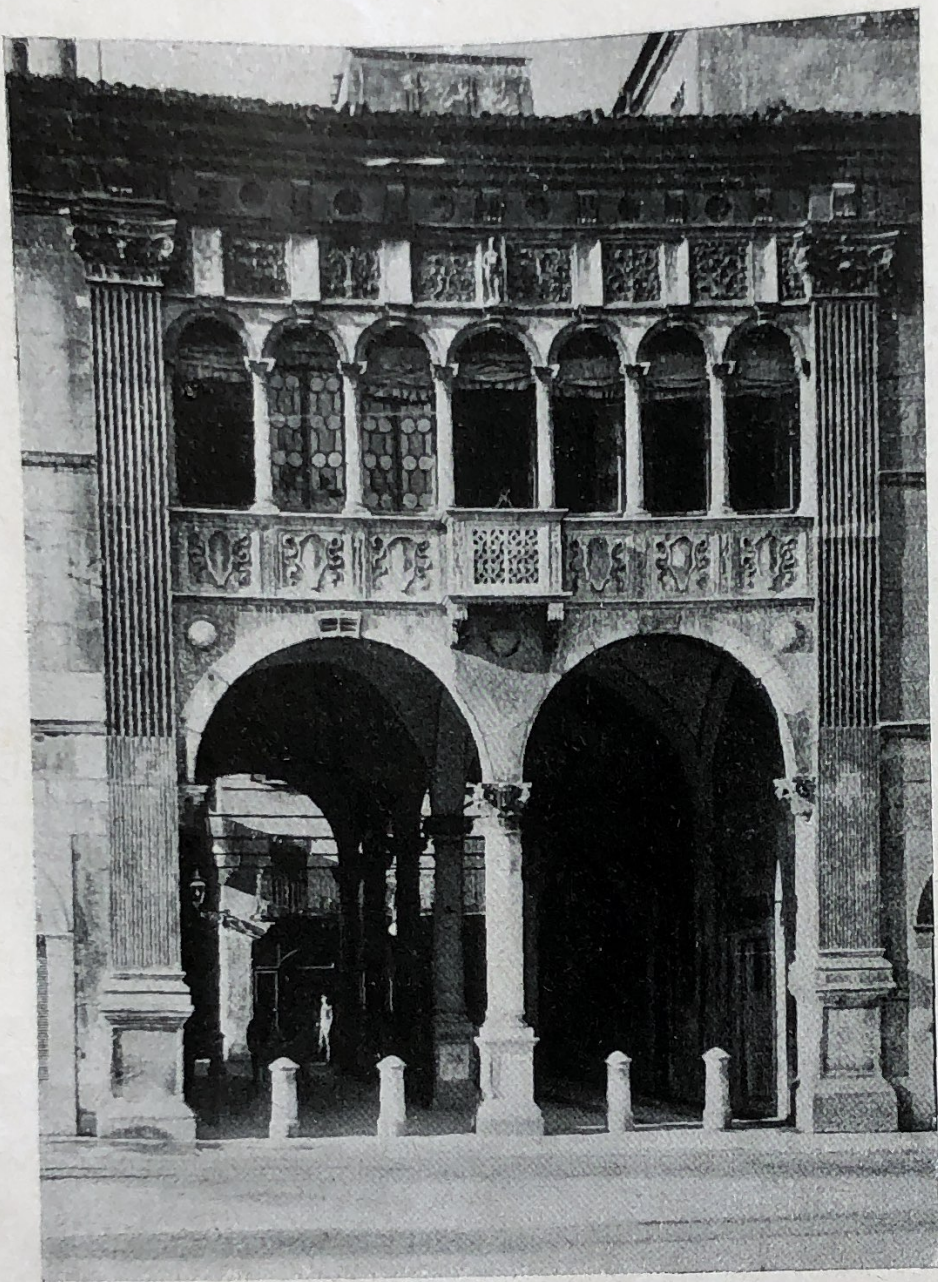
pittoresca operazione della lizzatura secondo la quale i blocchi scendono portati dal loro stesso peso sui legni curvi della lizza, che sono via via sostituiti mentre il masso avanza: lunghe funi regolano, legate a grossi pioli, la discesa, un blocco minore serve come freno d'arresto legato al masso maggiore. La faticosa e pericolosa operazione, alla quale fin qui non fu potuto sostituire nessun buon mezzo meccanico, oggi s'arresta ai piani di caricamento, di dove con trattrici automobili i massi sono trasportati nei cantieri vastissimi, forniti di tutti i più moderni ritrovati per la riduzione delle pietre a lastre con le seghe, per la lavorazione al tornio, per la lisciatura, per la lucidatura meccanica, per la piallatura, e, infine, per le precise opere di scoltura con il martello pneumatico. Una volta i massi giungevano con la lizzatura alla strada: sistemi di leve e di curri servivano a portarli nelle località dove dovevano essere adoperati, o nei laboratori di quei marmorari o di quegli scalpellini di cui sempre ebbero dovizia i paesi più vicini alle cave, Rezzato in ispecial modo. Spettò all'architetto Gaspare Turbini, nella seconda metà del Settecento, trovare uno speciale carro che permetteva di trasportare colonne fino a sette metri di lunghezza. Si usarono anche speciali carri bassi che permettevano di portar massi di qualche peso. Però finchè non fu possibile usare i moderni mezzi meccanici di trazione i grandi massi si dovettero trascinare con lunghe e pazienti fatiche lungo le strade.

***

Brescia soltanto ebbe così ad adoperare il materiale offerto dalle sue cave più vicine, assieme alla rozza pietra giallastra cavata dalla collina sulla quale sorge il suo castello. E la città ne ebbe la sua caratteristica fisonomia psicologica, il suo colore intimo e profondo tutto suggestioni ed armonie basse grige scure, e argentate. Perchè la pietra di Botticino, esposta agli agenti atmosferici, se in un primo tempo perde il suo nitidore rosato pallido o tendente al bigio, e, disperso il sottile brivido umido che ne fa più fer-

L'INTERNO DI UN CANTIERE NEL RIPARTO MECCANICO, CON MACCHINE FRESATRICI, LISCIATRICI E LUCIDATRICI.

vorosa la superficie, si copre di un saponoso biancore di gesso, dopo un periodo di tempo più o meno lungo, s'aggrava di patine bronzee che il volgere dei secoli più e più incupisce, e meglio fa capaci di esprimere meraviglie tattili simili in tutto a quelle che possiede il bronzo. Il passare dei secoli sui diversi monumenti impresse a ciascuno una varietà coloristica di un tono fondamentale unico, capace di significare tutte le grazie delle costruzioni architettoniche, delle ornamentazioni salienti agili e vive da una materia pronta e dotata di tutte le più grate plasticità. E perchè i portali di quasi tutte le case, anche delle più umili, sono di pietra, perchè la pietra servì per le cornici delle finestre, per gli ornati delle fasce e di tutte le parti in aggetto dei palazzi, e perchè di pietra sono i principali edifici della città, così continuamente si ripetono i toni delle diverse colorazioni della pietra, come colate di bronzo nel fianco a nord del palazzo della Loggia, appena arrossate e calde sui fianchi del Duomo nuovo.

Le diverse città che si succedettero nei secoli a dare la fisonomia attuale di Brescia dovettero tutte godere di una simile suggestione. E soprattutte la città romana, ricca di edifici sontuosi, ornatissimi, dovette conoscere il felice uso della pietra di Botticino se i pochi resti rimessi in luce — il così detto tempio a tre celle di Vespasiano, parte della Curia — e se tutto il materiale decorativo che fin qui è affiorato a dare idea del teatro, del foro, di palazzi e di ville, sono tutti quanti ricavati da essa. E perchè la vera fioritura della città dovette avvenire in epoca tarda, tra il I e il III secolo dopo Cristo, quando la statuaria più si valeva di accorgimenti tecnici e di mestiere, così gli splendidi ornati a girari dell'edificio vespasianeo come tutti gli altri che noi conosciamo, risentono del lavoro del trapano che s'è addentrato nella compagine della materia per cavarne le foglie grasse e consistenti, le fantasiose volute, le limpide sagomature.

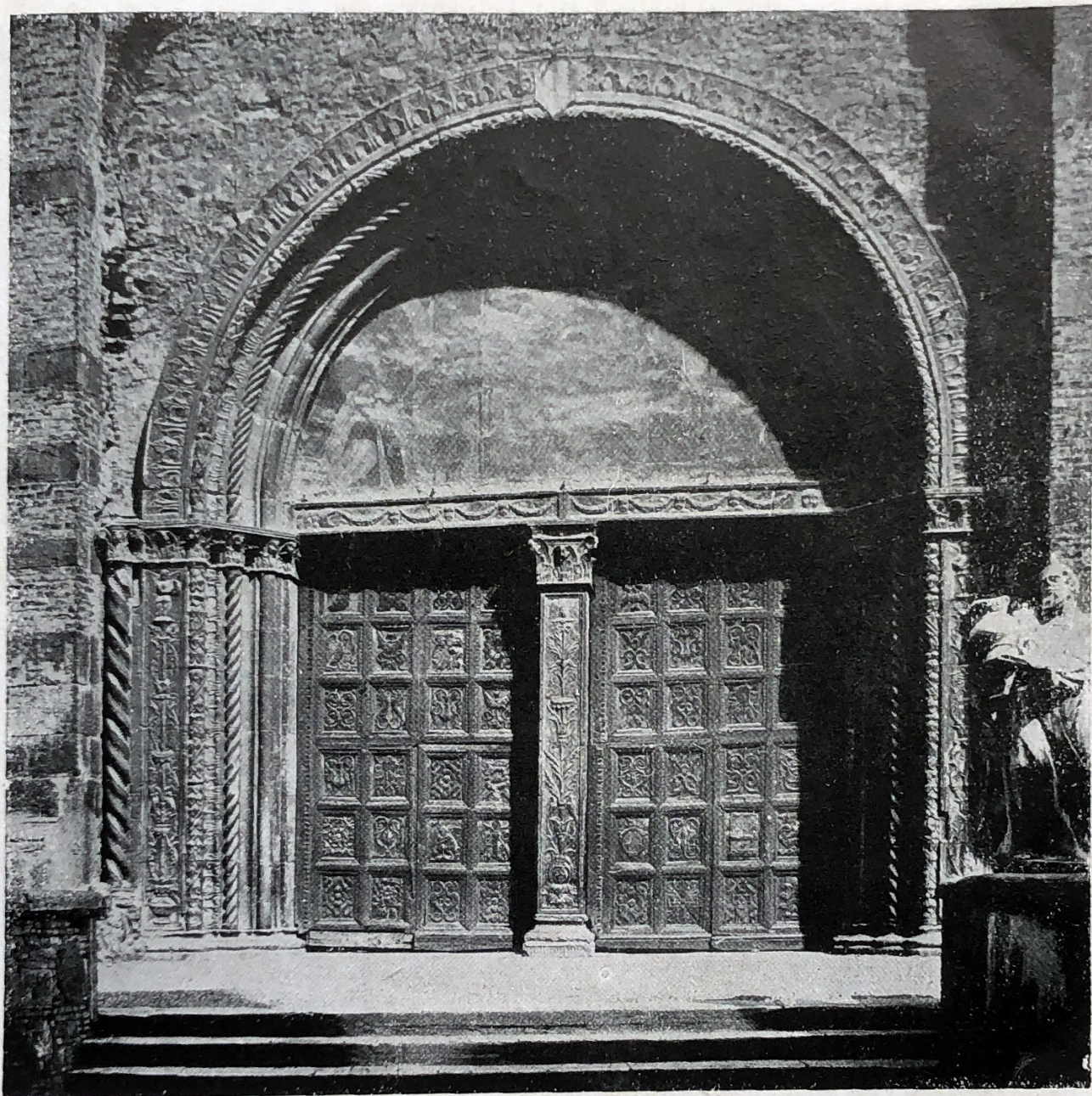
Anche la pittoresca città medioevale, tutta balconi e sporgenze dalle muraglie dritte

LA LOGGETTA DEL MONTE VECCHIO DI PIETÀ, ARCHITETTATA DA ANTONIO ZURLENGO SUL FINIRE DEL SEC. XV.

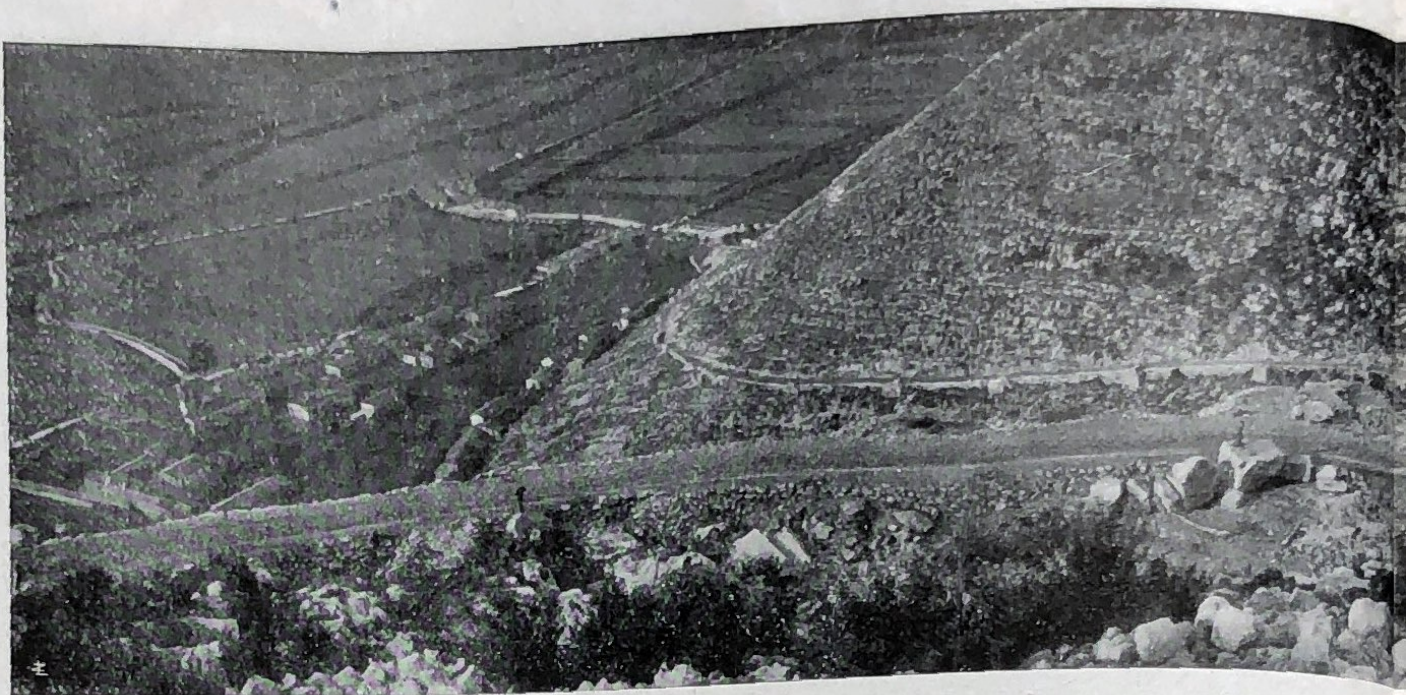
rono formare, riunite in «paratici», ed esercitarsi nelle costruzioni che la città, riparata, nel 1426, sotto la dominazione veneta, poteva erigere, placata l'ansia delle più dure vicende.

Ancora, quando la città alzava i suoi più superbi edifici, maestri campionesi venivano a rinforzare le file degli artisti locali. Si ritrovano così i nomi di alcuni di essi tra gli scultori che lavorarono agli ornati della Loggia, il grandioso palazzo che ebbe inizio nel 1492, e che quando fu finito, e decorato nell'interno, tra l'altro, con dipinti di Tiziano, nel 1572 fu danneggiato così da un incendio che poi non si pensò più di rifare nello stato originario il grande salone del consiglio che occupava l'intero piano superiore.

Qui sono profuse con la maggior squisitezza le profonde delizie dell'ornamentazione

e alte, e lo provano il palazzo di Broletto, le torri del Popolo, dei Pancarali, che è incastrata a punto nel fianco meridionale del Broletto, di Ercole, e della Pallata, negli scarsi resti diventati per lo più neri per il lungo addensarsi delle patine, amò i grandi massi della bella pietra disposti con la più evidente semplicità, per dare le quadrature possenti che l'età comunale impresse agli edifici costruiti mentre essa durava. Allora scesero certo ad insegnare l'uso della pietra per gli edifici, e le magìe delle loro fantasiose scolture que' maestri comacini che, esercitata la loro scienza, lasciarono ampio un retaggio di esperienze per le età successive quando le maestranze locali si pote-

lombarda, che interpretò le antiche opere della romanità classica secondo un superbo slancio per il quale la conquista delle pacate serenità lineari delle masse architettoniche s'accompagnò ad una decorazione sapiente, minuta, tutta perfezioni di rilievi, e letizia di cose vedute e interpretate con la più leggiadra grazia, e con la più squisita leggerezza. E come la pietra di Botticino s'esalta sotto le sapientissime fervorosità degli artisti! Così le teste di eroi laureati che riempiono gli oculi tondi fra gli archi delle colonne, come i fregi, sulle trabeazioni, sulle lesene, sui pilastrini della balaustrata, sulle incorniciature delle finestre traducono tesori di facoltà inventive con un'opera tutta snel-

PRIMA METÀ DEL SEC. XV - PORTALE DELLA CHIESA DEL CARMINE A BRESCIA.

la di equilibri, di slanci, di mollezze eleganti. Più le perizie del lavoro trionfano nella facciata della chiesa di Santa Maria dei Miracoli, iniziata circa il 1488. Le quiete linee che disegnano la fronte, con la salienza breve di un piccolo pronao, sono tutte glorificate da un tesoro di ornati di ogni genere, trovati con la squisitezza armoniosa che solo il Rinascimento conobbe. Le lesene salgono seguite da candelabre che portano i più varii simboli e oggetti religiosi uniti a lievi sviluppi floreali; le colonnine si vestono di corone, festoni; i fregi, gli specchi portano rare e preziose fantasie dove il motivo delle decorazioni si svolge limpido e chiaro. E tutto è lavorato con la più tenue sapienza degli scalpelli e delle raspe. Spesso i particolari di certi gambi di fiori con sottili sporgenze risaltano sul marmo di fondo interamente staccati, traforati agilissimamente. L'eleganza più raffinata, più precisa, domina dovunque: la pietra di Botticino, che è qui veramente impiegata in tutte le sue più chiare doti di vero e proprio marmo, si presta viva e fervida a tutte le più acute malie che il lavoro può ottenere, e fa esultare i risalti più tenui, i giuochi sottilissimi di ombra che si infiltrano nel ricamo sapiente delle più diverse trame decorative, permette che le sottigliezze più varie siano possibili, che si dispieghino così le lucentezze morbide dei piani di luce, come le lineari divi-

LA PARTE INFERIORE DEL COLLE «TARTARINO» SOPRA MAZZANO. LA STRADA CHE CORRE AI PIEDI

sioni dalle quali sono delimitate le zone di ombra. E tutte le cose: le testine, i fiori, le foglie, le targhette, le cornici, godono della materia dalla quale sono cavate; il palpito

BASE DI COLONNA IN PIETRA DI BOTTICINO, NELLA CHIESA DI S. FRANCESCO A BRESCIA (INIZIO SECOLO XVI).

delle patine s'è distribuito così che ogni parte sembra assumere valori nuovi, nella vivacità delle lumeggiature rimaste dove più frequenti battono gli agenti atmosferici, e nel profondo incupirsi delle parti più riparate.

Quanto il Rinascimento bresciano produsse nella fortunatissima età sembra ispirato dal lavoro speso attorno alla deliziosissima facciata. E gli arconi che passano sulla navata di destra di S. Francesco (specialmente è bellissimo il primo che contiene il quadro del Moretto con Santa Margherita da Cortona e i santi Francesco e Girolamo, dove le colonne allargate alla base contengono raffigurazioni di lotte con divinità marine desunte da stampe mantegnesche), il grand'arco di Chiari, raccolto nel museo bresciano dell'Età Cristiana, il trionfante arco che da Ghedi è passato a decorare le superbissime sale del South Kensington Museum di Londra, le nitide incorniciature dei portali delle chiese di sant'Agata, e di S. Giovanni Evangelista, sanno, assunta col tempo la suprema quiete che volle loro imprimere l'architetto che le imaginò, il fervore cauto dell'opera che valse ad erigere le loro nitide masse.

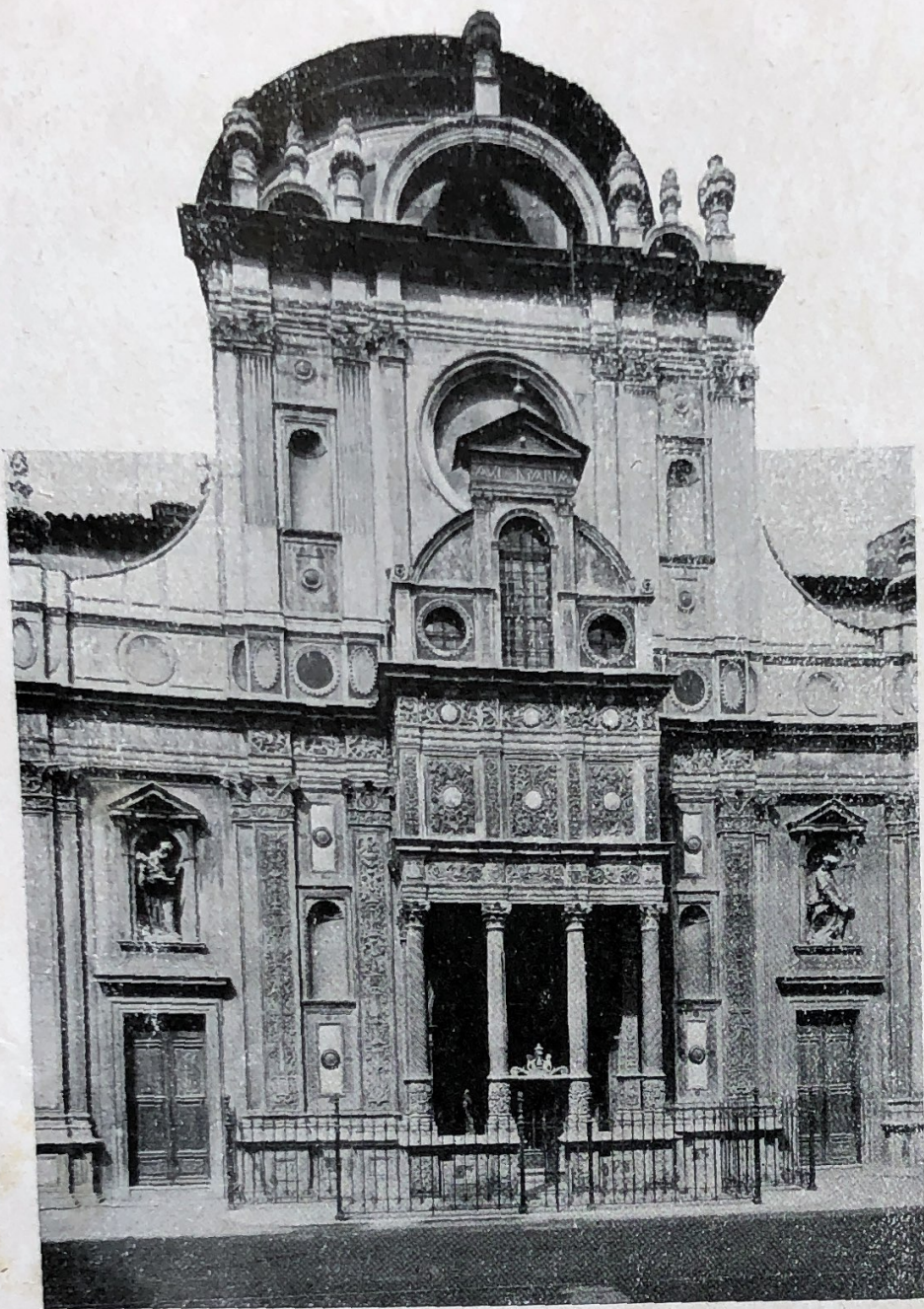
Palazzi interi: quello del Monte di Pietà, dove lapidi, fregi, ed are romane sono incastrati nelle muraglie nette; quello de' Calzaveglia; i palazzetti Lana-Ghidella e Masperi che furono eretti dal Beretta, furono edificati

DEL COLLE È LA VIA SEGUITA DAI BLOCCHI APPENA SBOZZATI PER ESSER TRASPORTATI AI CANTIERI.

con simile fervore, eretti in tutto o in parte con la bella pietra.

E se nei secoli seguenti, quando la città meglio assunse la fisonomia veneziana che è più chiaramente conservata, gli architetti bresciani — tra i quali felicissimi di arditezze pittoresche furono il Marchetti e il Turbini — in genere riserbarono la decorazione lapidea per i portali soli, e per le incorniciature delle finestre, pure allora la massima mole della città, il Duomo Nuovo, superbo di una facciata altissima tutta commozione di colonne, di timpani, di cornici, di riquadri e di statue, con un'opera di più secoli, s'alzò tutto nella gloria dei massi forniti dalle cave vicine. Le quali anche diedero modo a Rodolfo Vantini di distribuire le masse armoniosissimamente studiate su schemi classici, raffinati, e come purificati negli aggetti scarsi, nella euritmia degli equilibri, per il Cimitero di Brescia, soavissimo asilo di raccolta pace entro l'alitare lento de' cipressi, sorto nella città dove il Foscolo liberò il canto de' *sepolcri*, a dire l'immacolata poesia del riposo dei morti quando a punto la legge napoleonica tolse l'uso di seppellire i defunti nelle chiese.

Nel Settecento la famiglia dei Calegari scultori popolò di statue, in cui sono diffuse le più dolci grazie sognanti del secolo amoroso, gli altari di chiese, le delizie verdi di giardini di ville. Così la piazza del Duomo, per opera di Antonio, il maggior artista della famiglia, ebbe una fontana su cui si

BASE DI COLONNA NEL PRIMO ALTARE DI SINISTRA DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO (INIZIO SECOLO XVI).

LA FRONTE DELLA CHIESA DI S. MARIA DEI MIRACOLI FU ESEGUITA TUTTA IN MARMO DI BOTTICINO NEI PRIMI DECENNI DEL CINQUECENTO. LE SQUISITE ORNAMENTAZIONI FURONO LAVORATE SECONDO DISEGNI DI GIOVAN GASPARE PEDONI.

alza tra due valve la figurina snella e balzante di una Brescia armata.

***

L'opera di pietra che i secoli volsero ad accumulare a Brescia, in parte notevolissima pure migrata, chè dalla cupidigia antiquaria non s'è salvata nessuna delle pietre da pozzo che un tempo si conservavano, e rade volte sfuggirono i camini, le minori decorazioni per gli interni delle case, fu tutta lavorata con le pazienti e minute perizie tecniche dello scalpello, della raspa, del trapano. Attraverso i secoli, come si propagarono le maestranze per le cave, così discesero le maestranze degli scalpellini e degli scultori. Rade volte tra gli umili lavoratori si distinsero grandi artisti (pure questo accadde in ogni secolo); sempre la bontà della tradizione valse a mantenere una nobile altezza di lavoro, e permise che in essa trovassero favore gli slanci più originali nelle diverse forme decorative. L'empito della vita moderna mettendo lentamente in valore la lavorazione locale del marmo, permise che anche recentemente salissero alla gloria della scultura vera e propria alcuni giovani che imparavano l'arte nelle botteghe locali. Così dalla pratica della pietra di Botticino imparata nella bottega del Faitini, un abile e vivace marmorario che più godeva di imitar pezzi dall'antico, uscirono il Ghidoni, il Contratti, Angelo Zanelli, per formare gli uni una lunga serie di opere degne e severe, l'altro le classiche figure nuovissime che decorano l'Altare della Patria, o che esprimono, su monumenti, la riconoscenza de' posteri ad uomini grandi.

***

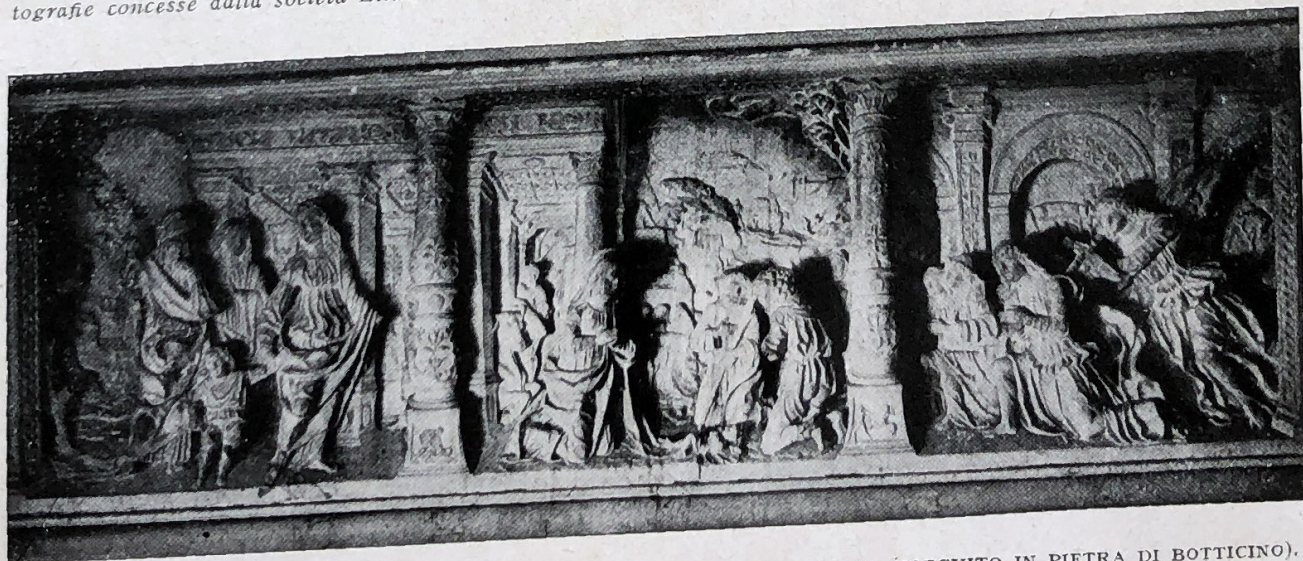
Ora i cantieri di Brescia, di Rezzato, di Botticino, di Virle, piccoli e grandi, lavorano i massi che vengono dalle cave, di dimensioni a volte grandissime, di tinte e di compattezza sempre più uguale di mano in mano che sono estratti dai banchi più fondi, sostituendo alla piccola e raccolta opera di maestri isolati, o riuniti in piccolissimo nu-

mero, la lavorazione industriale, in grandi sale dove il fragore insistente delle macchine mosse dall'elettricità o dalla forza idraulica, si spande ad accompagnare il moto dei tentacoli vivi delle macchine che segano i massi, o li penetrano con gli scalpelli agili per il soffio dell'aria compressa. I grandi lavori, pezzo a pezzo, secondo i disegni: le fronti di palazzi interi, le grandi sale, particolare aggiunto a particolare, si formano e partono, caricate sui carri della ferrovia, e si ricompongono lontani. Le attente disposizioni di masse architettoniche che Luca Beltrami pensò per il grande palazzo della Banca Commerciale, a Milano; i pezzi della mole Sacconiana eretta a Roma per esaltare l'opera di Vittorio Emanuele II, partirono per gran parte già fatti dai laboratori bresciani. La pietra di Botticino si accorda spesso, nei più fini lavori decorativi, ad altri marmi colorati, di cui la regione bresciana ha dovizia, e specialmente di quelli venati di rosso, al bronzo che prende impensati rilievi sulle masse biancastre ed opache. La lucidatura serve a mettere specialmente in valore la grana fine ed omogenea, e a vestirla di un sottile brivido umido.

Se, forse, i meriti statuarii della pietra di Botticino non hanno più trovato, dopo i Calegari, molti glorificatori, l'apprezzamento del materiale per gli usi architettonici è in continua ascesa. Ad esso ancora il Beltrami si rivolse per il suo monumento a Virgilio, severa, limpida espressione di masse che le scolture fanno vive di pensose espressioni.

GIORGIO NICODEMI.

Le illustrazioni del testo sono tratte, in parte, da fotografie concesse dalla società Lithos-Marmi di Brescia.

ANTONIO CALEGARI: BRESCIA ARMATA, SULLA FONTANA DI PIAZZA DEL DUOMO A BRESCIA.

SCUOLA DELL'AMADEO - PALIO D'ALTARE NELLA CHIESA DI S. FRANCESCO (ESEGUITO IN PIETRA DI BOTTICINO).

In alto: LA PRIMA VILLETTA EDIFICATA NEL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING (MONTE PIAMBELLO NEL VARESOTTO).
In basso: LA VILLA DEDICATA A MARIO PANDINI, GIOVANISSIMO EROE DEL CARSO.

I vostri bimbi trascorsero in letizia le ferie estive? Eppure quant'altri, bisognosi di cure, non poterono ritemprare animi e corpi!

Ma non si oscurino i vostri volti. Potete alla espressione della serena letizia aggiungere quella della più intima soddisfazione, giacchè il Touring provvede per voi e per tutti a dar vita ad una istituzione destinata appunto a largire le gioie della villeggiatura ai più degni e bisognosi fra gli italiani: gli orfani e figli di combattenti di gracile costituzione fisica.

Tutti possono aiutare il Villaggio Alpino del Touring e tutti debbono conoscerlo. Per far ciò non c'è che richiedere al Touring, con vaglia di L. 2, il volumetto **"Un asilo di carità e di letizia,,** riccamente illustrato.

Tutti debbono leggere quelle pagine: solo chi sarà giunto fino al termine di esse senza sentirsi inumidire il ciglio potrà rifiutarsi di aiutare un'opera così bella e buona. Ma quanti potranno resistere all' irresistibile appello?

NEI PRESSI DI POTENZA - IL «TORRIONE».

BASILICATA SCONOSCIUTA

Guardando dal finestrino.

Di alcune regioni d'Italia si parla spesso perchè sono belle; di altre perchè sono industriose; di altre perchè sono ricche di tradizioni e di interessanti caratteristiche. Della Basilicata si parla solo per dire che è povera. Tutti gli altri aspetti che una regione può presentare, passano in seconda linea: non interessano.

Perciò la complessa fisonomia spirituale, etnica ed anche geografica della Basilicata è quanto mai sconosciuta, come lo era un tempo nelle vecchie carte geografiche l'Africa misteriosa, raffigurata con un grande spazio bianco su cui gl'ingenui cartografi del tempo scrivevano questa sola indicazione: « Hic sunt leones ».

Il passeggiero distratto la contempla con fastidio dal finestrino del treno, velata dal fumo che la fa apparire più nera e più brulla; e passa oltre. Certamente chi attraversa la Basilicata seguendo la principale linea ferroviaria che congiunge Potenza a Metaponto, non può raccogliere una impressione edificante. Egli percorre una delle valli del Mezzogiorno nella quale si rivela più vasta e spaventosa la piaga della malaria. Non la si può attraversare senza che quell'aspetto di solitudine e di tristezza ond'è gravato l'incolto e monotono paesaggio, comunichi allo spirito un senso di tedio e di tetraggine. Le nude pendici, i dorsi montuosi, le torri vetuste che ancora vigilano truci le valli, i casolari remoti, le fiumane indisciplinate e vagabonde, ripetono tutta la storia e rivelano tutta la infinita sofferenza di questa terra misera e malinconica.

Qua e là qualche rudere rossiccio dà un senso di squallore al paesaggio, a cui non riesce a dar vita neppure il contadino che è lì, curvo sulla zolla arida, nella quale invano continuerà a trasmettere la sua vita; invano tenterà di infondere ancora — brano a brano — l'anima sua. Questo vede il passeggiero in una successione monotona di crepe, di rughe profonde, di piccoli avvallamenti, su cui non c'è più traccia di vegetazione, tranne qualche pruno ispido o qualche alberο che aderge, verso il cielo inclemente, i suoi rami contorti, come in una desolata imploraazione. Ed a rari intervalli gli appariscono lassù, lungi dalla ferrovia, piccoli e poveri paesi dalle case basse, appollaiati sulle brulle alture, soli, dispersi, atterriti quasi dalla enorme solitudine che li circonda, dalle sconfinate distanze che li isolano.

Ancora un po' e il passeggiero sarà a Salerno o a Taranto, e lì, di fronte al mare che gli frizzerà sul volto la sua freschezza salmastra, egli oblierà la noia del viaggio. Solo glie ne resterà una impressione fastidiosa, come di una pena, di un incubo dal quale si è fuori. Incubo su cui potrà tuttavia favoleg-

PANORAMA DI POTENZA - LATO ORIENTALE.

giare — esagerando — per soddisfare, presso creduli amici, quel bisogno alquanto tartarinesco di mutar contorno alle proprie sensazioni di paese, che è nel fondo di molte nature di viaggiatori. Ed il racconto sarà ripetuto con tinte più scure e così una impressione parziale e soggettiva sarà generalizzata, colorita, perpetuata.

Le prime scoperte: Monticchio.

Ma c'è il rovescio della medaglia.

Come è pittoresca in altri punti la Basilicata! Come essa ci rivela la vergine bellezza della sua natura selvaggia! Addentriamoci un poco, insinuiamoci fra verdeggianti pendici e saremo nella terra di Orazio. Si stende fra il medio corso dell'Ofanto e la cresta dell'Appennino. È coronata dai picchi del Vulture selvoso. Chi la percorre trova ancora — dopo circa due millenni — le linee essenziali del paesaggio quali furono fermate nei canti immortali del poeta latino. È, questa del Vulture, una delle zone più fortunate della regione. Essa mostra tuttavia evidentissimi i segni della predilezione sveva: fu, infatti, la residenza preferita di Federico II, il quale l'abbellì di monumenti e di castelli, trovando certo ugualmente confortevoli al suo spirito di artista, il nuovo canto che si foggiava nella dolce scuola di Sicilia e l'ombra e il rameggiare di questi boschi remoti, nei quali gli piaceva sostare e raccogliersi durante la sua vita avventurosa e vagabonda.

Fermiamoci a Monticchio. Di questa zona è la parte più incantevole. Si è pervasi da un senso nuovo di vita: gli agricoltori immigrati dalle Marche, le bianche ed ampie case coloniche, circondate da pagliai, popolate di buoi, il vasto biondeggiare delle messi, danno al quadro un colore inconsueto. Due laghi di origine vulcanica «come due pupille azzurre», rispecchiano con uno strano contrasto di luci e di ombre, l'antico monastero di San Michele e la Fagosa, la magnifica foresta di faggi, ancor ricca non ostante la lenta ma assidua devastazione della scure.

Quale doveva essere mai la maestà di questo bosco quando esso si stendeva per ben seimila ettari? Giustamente esso poteva far dire al senatore Gaetano Negri, in occasione di un viaggio da lui fatto in questa regione il 1861, quale ufficiale del nuovo Stato, per la repressione del brigantaggio, in una lettera al padre: «Ti assicuro che lo spettacolo di questa secolare foresta è cosa imponentissima e tale da compensare pienamente le fatiche ed i disagi del cammino».

Aleggia intorno a noi qualcosa di fresco

PANORAMA DI POTENZA - LATO OCCIDENTALE.

e di riposante, qualcosa che appaga ed esalta la nostra contemplazione. Che cosa? È forse quel boschetto ben pettinato che allinea i suoi alberi giovinetti su quel breve cocuzzolo? Non vi sembra che anch'esso stia a covare un superbo sogno adolescente: diventare montagna quando quegli alberelli più numerosi e più grandi, daranno il bosco novello? O non è forse quell'altra cima che si specchia civettuola, tutta paludata di verde, nel laghetto sottostante, e il riflesso sembra lo strascico di un manto che fluttua a fior d'acqua? No; è forse quel gruppo di sarchiatrici che chiazza di colori vivaci il bruno della terra rimossa, mentre l'eco ci porta, or sì or no, il ritmo di un ritornello campestre? È forse quella fresca polla che, balzando irrequieta, riga il pendìo giù giù fino al laghetto in cui si perde mormorando; è tutto questo succedersi di vallette e di colli, tutta quest'armonia di voci e di colori che ci recano nell'animo soffi di gioconda poesia.

Nei pressi di Monticchio vi è un villaggio di capanne: Sant'Andrea. È una vera rarità etnografica. Qualche centinaio di contadini vive raccolto e lontano da ogni contatto civile. Ho assistito qualche volta al loro pasto frugale; e mi son tornati alla memoria gli agricoltori lucani descritti da Orazio. Anche essi tornavano alla sera, dopo la laboriosa giornata, tornavano fra le mura affumicate, ove la moglie preparava col secco lentisco la crepitante fiammata, ed apprestava il piatto fumante di lagane e di ceci. Intorno incu-

VIUZZA CARATTERISTICA DI POTENZA.

POTENZA - VIALE DI S. ROCCO.

piva il selvoso paesaggio ed il vento recava, con intermessa vicenda, presso l'umile dimora, l'ululato dei lupi e la voce della rameggiante foresta.

Fra il Vulture e il Pollino.

Ma rimettiamoci in viaggio; scopriremo angoli di uguale e forse maggiore bellezza. Presso Rionero in Vulture, ricca di vigneti interminabili, sosteremo sotto il pergolato di una taverna e berremo un gotto di quell'eccellente vino che costituisce la più rinomata specialità della zona. Poi ci fermeremo nella verde Rapolla che ha l'aspetto di un antico contado desideroso di restare lontano dall'agitato commercio degli uomini. Ecco, poco oltre, Venosa, patria di Orazio, la cui piazzetta è vigilata, come da un nume tutelare, dall'immagine sorridente del poeta latino: dolce è inoltrarsi nei boschi ove il poeta adolescente temprò la vena della sua arguzia; dolce è fermarsi ad ammirare le fresche linfe della fonte « Bandusia », ch'egli vide più splendida del vetro e che esaltò nella laude canora.

E non ancora avremo visto tutto. Bisognerà visitare anche la zona del lagonegrese, più aspra, forse più rude, ma certo non meno bella, nella impervia solennità delle sue montagne.

Fra Senise e Chiaromonte, in via per Lagonegro, si percorre una delle zone più fertili della Basilicata. Oliveti, ficheti e querceti accompagnano il viaggiatore nella varia alternativa dei loro incerti colori, mentre qua e là, dove l'acqua del Sinni e dei suoi affluenti è più abbondante, si affacciano e si succedono quadratini di verde più intenso. Sono gli orti che quei contadini, con una improprietà di linguaggio che è rivelazione di tenerezza per la terra che coltivano, chiamano « giardini ». Allineati nelle « porche » — aiuole lungo le quali scintillano rivoletti di acqua — verdeggiano lattughe, cavolfiori e verze rotonde sboccianti come seni fra trine vaporose. Crescono peperoni e « diavolicchi », gli acri peperoncini lucani che, secchi e ridotti in polvere, costituiscono un piccante condimento molto usato dai contadini.

Ma ecco giù, oltre la valle del Seraponto, sorgere il monte Alpi; fra poco, a Chiaromonte, avremo dirimpetto il maestoso Pollino, e forse, se il tempo è sereno, scorgeremo, lontano lontano, un lembo di azzurro, fra cielo e terra: il Ionio. Siamo ad oltre settecento metri: l'aria è salubre e fresca e se in fondo ci fosse l'agile Legnone o qui alle nostre spalle la Grigna massiccia, nulla ci sarebbe da invidiare alle deliziose prealpi lombarde.

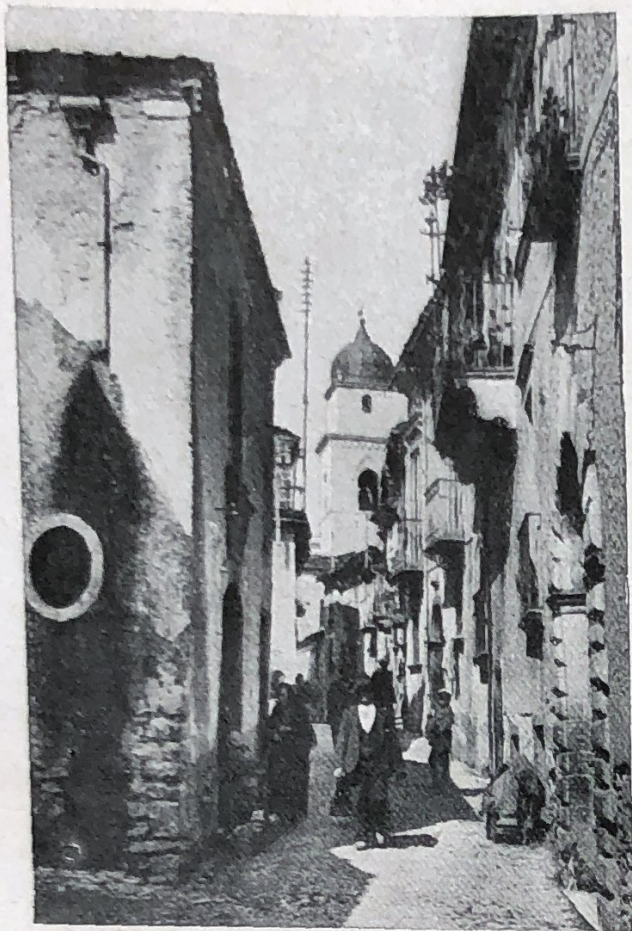
Ma più oltre il paesaggio vela di tristezza

POTENZA - CHIESA DI S. ROCCO.

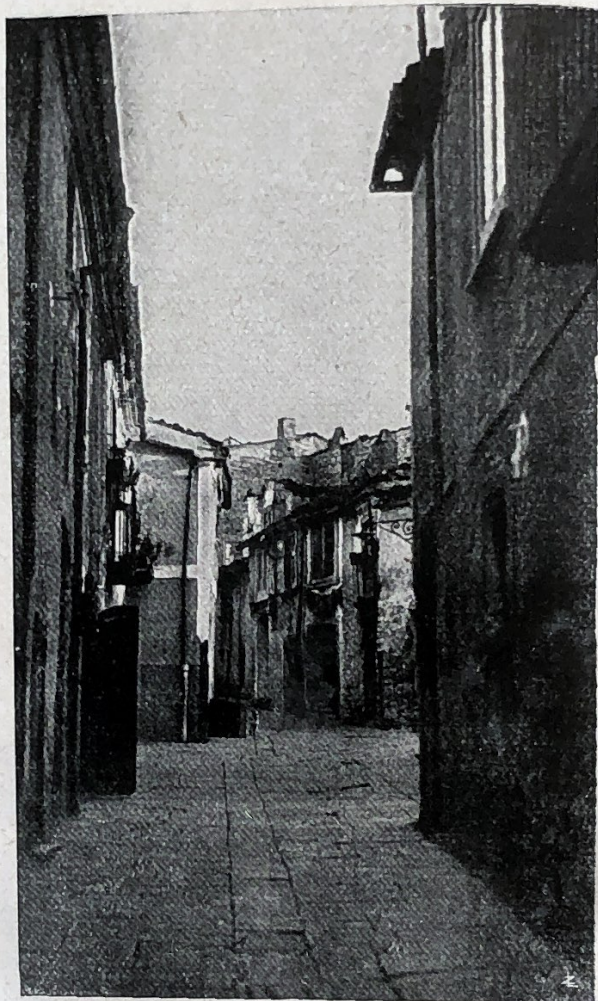
il suo sorriso: scendiamo verso la valle dove la malaria si annida bieca tra le macchie, fluttua quasi visibilmente sulle opache paludi. Qualche «masseria» bassa e grezza, qualche ovile; e il tono scialbo che predomina sugli abitati e sui greppi, è appiattito ancor più dalle ginestre in fiore. La siccità è in questa zona più penosa che nelle altre ed intorno alle rare fontane, per lo più lontane dagli abitati, s'incontrano donne che reggono grandi brocche sulla testa, o addirittura barili di legno, ed asinelli che recano — un barile di qua, un barile di là, in bilico sul basto — la gioia dell'acqua nelle case del borgo.

Una stazione di cura d'acque a 800 metri.

Ancora avanti e il panorama ridiventa piacevole: siamo a Latronico, fresca e ridente sui suoi 836 m. In questa zona non ricca, Latronico porta una nota gaia. È un angolo di mondo silenzioso e romito, nel quale il ritmo della vita si allenta e lo spirito si adagia in una confortevole e riposante aura di tranquillità. In questo paesaggio selvoso e verdeggiante, dominato dall' Alpi, dimentichiamo lo squallore della valle che abbiamo lasciata nella nostra ascesa. E ci piacerebbe qui veder spuntare «châlets» e villini in nume-

VERSO IL MERCATO.

POTENZA - VIA CHE CONDUCE ALLA CATTEDRALE DI S. GERARDO.

ro maggiore di quelli che già fanno capolino fra il verde, chè, alla impressione completa d'un paesaggio alpino, non manca certo la sagoma panoramica. Qui una più estesa e geniale valorizzazione delle risorse naturali potrebbe dare frutti insperati. E purtroppo questo anelito e questa possibilità di realizzazione, costituiscono il maggior tormento di questa regione, nella quale la vita economica non può distendersi ed esplicarsi come vorrebbe e come sarebbe necessario, perchè fermata dai limiti di un'angustia e di una miseria senza rimedio. Una delle risorse maggiori di Latronico è quella dei bagni. Possiede una sorgente di acqua solforosa e uno stabilimento in prossimità della grotta Malisia. Ma non è solo qui che troviamo sorgenti di acque minerali facilmente sfruttabili per cure balneari. Molti altri paesi potrebbero, opportunamente attrezzati, trasformarsi in stazioni balneari di primo ordine e molti, ai quali la natura ha dato il privilegio di un'adatta posizione, in stazioni climatiche (1).

L'iniziativa personale — bisogna riconoscerlo — ha fatto qui quello che ha potuto. Stabilimenti balneari, forse un po' primitivi, alimentati da acque prevalentemente solforose, esistono in molti paesi: a Marsiconuovo (865 m. sul mare); a Tito (650 s. m.) quello di « Pieschi »; ad Avigliano (919 s. m.) quello di Principe Sant'Antonio. Uno stabilimento molto importante e frequentato è quello

UNA VIUZZA DI POTENZA.

che sorge a 850 m. sul mare, a circa 12 km. da Bella. È costituito da oltre trenta camere

(1) Numerose località possono vantare con la ricchezza di acque naturali salutifere, il privilegio di una non comune altezza sul livello del mare. San Chirico Raparo (822 m. sul m.) è ricca di tre sorgenti solfuree magnesiache; Gorgoglione (830 m. sul m.), Castelmezzano (840 m. s. m.), Laurenzana (850 m. sul m.) hanno sorgenti di acque solforose; Marsiconuovo ne ha una solfureo-bituminosa e Pietrapertosa, il comune della regione più alto sul livello del mare (1088) ha due abbondanti sorgenti ferruginose fredde. Ma occorre dotare di buoni e numerosi alberghi queste residenze, perchè le loro virtù climatiche possano essere giovevolmente sfruttate. Quanto sia vivo l'interesse di tali Comuni nel vedersi aiutati a realizzare questa loro aspirazione, lo dimostra l'appello lanciato dal Sindaco di Pietrapertosa (vedi: *Le Vie d'Italia*, gennaio 1924) che promette notevoli facilitazioni e cospicue concessioni a chi assuma l'iniziativa di costruire e gestire in quella ridente, per quanto minuscóla, borgata un albergo capace di rispondere alle esigenze di una eventuale colonia di villeggianti.

MONTICCHIO *BAGNI* - SORGENTE GAUDIANELLO.

e da un ampio dormitorio. Ove le risorse sono minori questo.... sfarzo di comodità ha dato luogo a sistemi più parsimoniosi: nel comune di Rivello gli abitanti hanno scavato delle fosse nelle vicinanze di varie sorgenti solforose fredde. Chi si contenta gode!

A Monticchio l'iniziativa personale si è esplicata più che altrove con ferma tenacia ed ha dato risultati superiori ad ogni più ottimistica previsione. In una località situata sul versante occidentale del Vulture, scaturiscono numerose acque minerali che sono state, dal 1892 in poi, dopo coraggiosi lavori di bonifica, incanalate e messe in valore. Presentemente vi si conoscono le sorgenti di «Gaudianello», «Maria Teresa», «Sovrana», «Magnesifera ferruginosa Vittoria», «Purgativa: Rapida». In prossimità delle fonti è situato un moderno stabilimento balneare. Vi accorrono dai diversi paesi della Basilicata e da quelli delle provincie limitrofe del Mezzogiorno quanti, avendo infruttuosamente sperimentato ogni altro trattamento terapeutico, domandano alle naturali risorse idrologiche il rimedio estremo per le loro croniche sofferenze (1). E molto vi possono anche la salubrità dell'aria, l'indisturbata quiete agreste e le molte bellezze del paesaggio.

(1) Le acque acidule e gassose naturali di «Gaudianello» e di «Maria Teresa» e quelle alcaline della sorgente «Sovrana», sono utili nelle dispepsie e nei catarri gastrici cronici. Le acque magnesiache-ferruginose «Vittoria» sono indicate nelle clorosi e nelle anemie. Quelle purgative leggere «Rapida» sono opportunamente adoperate per combattere la stitichezza e le malattie croniche dell'intestino e del fegato.

Da Matera al confine.

Eravamo a Latronico ed avremmo potuto fermare la nostra attenzione su molti altri tipici aspetti di questa regione, se non avessimo alquanto deviato dal nostro cammino. Avremmo visitato Fondi, il Santuario miracoloso, ove la Madonna è prodiga ogni anno di grazie e miracoli ad una folla di pellegrini che accorre da tutti i lembi della regione. Una sosta avremmo dovuto fare a Matera, ricca di preziose architetture antiche, nelle quali vive e parla la pura tradizione artistica di questa terra gentile. A proposito di questa città, il Lipparini, che vi ha per qualche anno dimorato, dice che «essa è senza dubbio una delle più pittoresche d'Italia, degna veramente di essere conosciuta di più». E Giovanni Pascoli: «Sì: delle città dove sono stato, Matera è quella che mi sorride più, quella che vedo meglio ancora, attraverso un velo di poesia e di malinconia». Avremmo visitata la bella cattedrale normanna; avremmo tentata la discesa nei due Sassi: il Sasso Barisano e il Sasso Caveoso, enormi imbuti di tufo nelle cui pareti sono scavate le case. Giunti nel centro ci saremmo trovati di fronte ad uno spettacolo vera-

AI PIEDI DEL VULTURE - I BAGNI DI MONTICCHIO.

mente primitivo: un ampio anfiteatro argilloso tutto rialzi e caverne che, se il sole lo arrossa con i suoi ultimi raggi e un pastore vi spinge il suo gregge reduce dalla pastura, vi ridesta nel cuore — come un versetto della Bibbia — un senso di trepida commozione. Saremmo andati a Santa Maria della Palomba, gioiello fiorentino del quattrocento — come dice lo stesso Lipparini — sperduto nella Murgia sul margine di una gravina; e poi saremmo andati più innanzi verso occidente, più su verso Pietrapertosa, verso Castelmezzano aggrappati alle loro «Chiasce» come nidi alle gronde e, fra questo buon popolo che sente l'ospitalità come bisogno dell'animo, ci sarebbe piaciuto sostare intorno ad una mensa ben fornita di cibi e di vini prelibati.

Ma il cammino è già stato lungo e bisogna chiudere, sia pure a malincuore, la dolce e serena parentesi.

Il treno ci riporta attraverso la zona che il passeggiero vitupera. Bassa, malsana, ispida, solcata dai fiumi che nella loro corsa fatta più lenta dalla prossimità dello sfocio, fanno di ogni fossato una palude. Ma la ferrovia ha da passarci per forza, perchè essa non può inerpicarsi su per quei magnifici monti che noi abbiamo or ora ammirato. Di quei monti il passeggiero non può serbare che un ricordo soffocato dal fumo e dal fracasso monotono delle gallerie.

A noi che abbiamo visto il meglio, la zona che attraversiamo nel ritorno, pare ancora più arida e sconsolata. Un senso di pena ci stringe il cuore. Ma per poco: nel nostro spirito si riaffacciano, con più vivaci rilievi, gli aspetti delle valli ammantate di verzura, dei colli che s'inseguono fino a perdersi sull'orizzonte, dei fiumicelli lungo le cui rive il pastore lucano dagli occhi chiari e sognanti, dal corpo eretto e vigoroso, dall'alta mazza curva in cima che ricorda il lituo etrusco, guida il suo gregge belante.

Fra poco il confine occidentale della regione sarà superato e passeremo nella provincia di Salerno ove più gaia è la successione delle verzure, più animato lo svariare degli olivi sui poggi e nelle chiuse, più confortevole e più gagliardo lo scroscio delle acque correnti. Poi il treno scivolerà lungo il fianco degli ultimi monti della zona e il mare, il dolce Tirreno, saluterà con sorriso innumerevole e con murmure vasto.

È la terra che si è lasciato da poco?

È nel cuore il ricordo. Ricordo nel quale si alternano visioni di bellezza e veli di malinconia. Terra buona e dolce alla quale non si può pensare che con rispettoso amore!

ALBERTO LATRONICO.

(Fotografie dell'Autore e del pittore C. Mauri di Lecco).

LE DISADORNE BARCHE DA CARICO — LE BARCHE DI «CASCIARA» COME VENGONO CHIAMATE A PALERMO — SI DISPONGONO LUNGO BORDO CARICHE DELLE PIÙ SVARIATE MERCANZIE.

UNA NAVE IN PORTO

(CONFIDENZE DI UN CAPITANO DI PORTO)

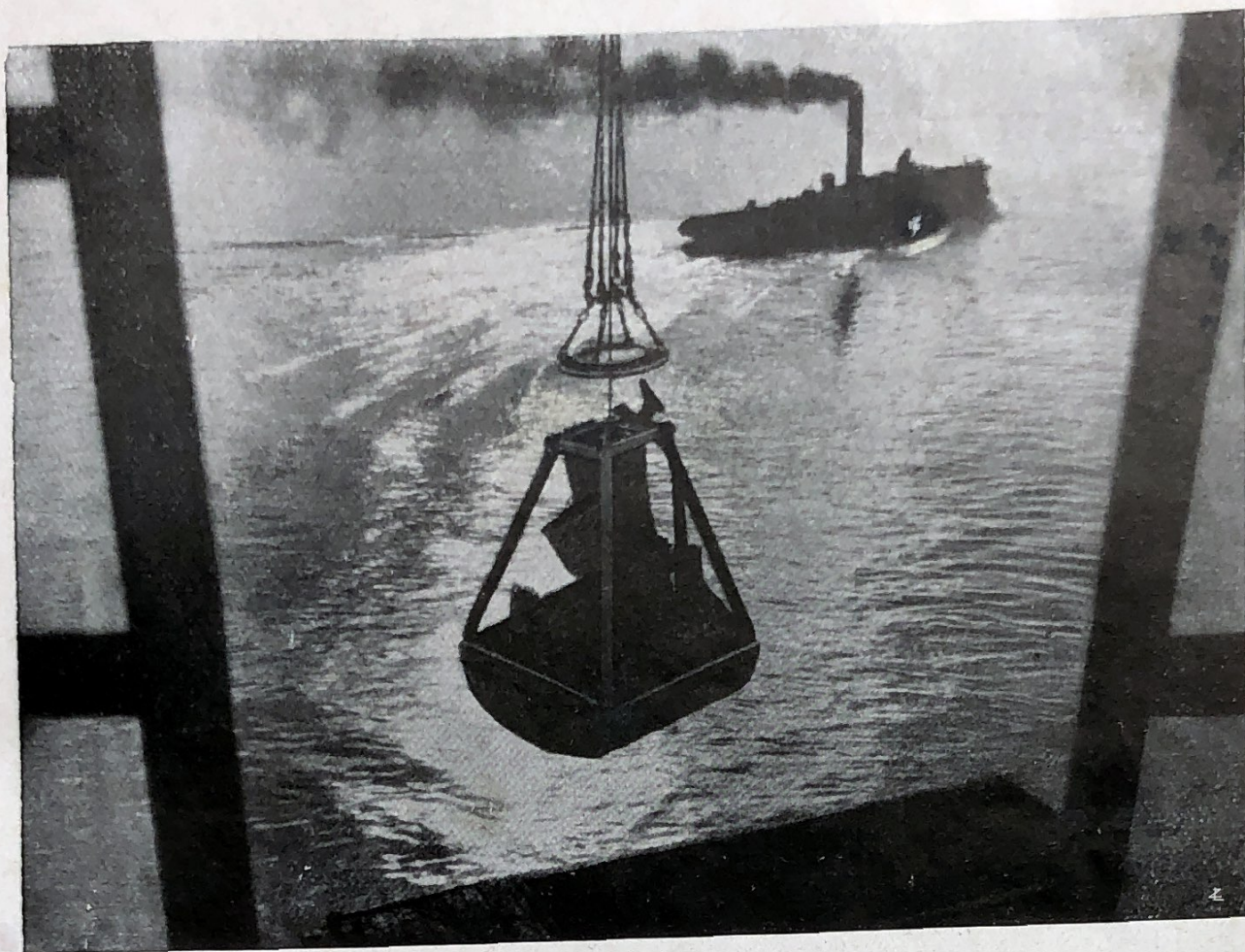
Attenzione!

Ecco un piroscafo che, mugghiando dalla sua sirena, incunea la nera prora fra le testate della bocca del porto. Ha avvistato — or è qualche ora — la terra; ha svelato il suo nome, in un misterioso linguaggio di quattro variopinte bandiere, sormontate da un pennello a strisce bianche e rosse alternate e dalla bandiera nazionale, a quel semaforo bianco, lassù, curioso di conoscerlo. Da pochi minuti, al segnale: *attenzione!,* i suoi fuochisti più non governano i fuochi ma si limitano soltanto a *bussarli,* smuovendo di continuo il carbone sulle griglie ed alzandone i pezzi, mediante la zappella, la pinza ed il gancio, onde, lasciato libero il passaggio dell'aria, non si abbassi di molto la pressione. Il silenzioso e vigile gruppo del nostromo e del 1° ufficiale è già a prua, pronto. A bordo sta il pilota chè al trinchetto garrisce un rettangolo azzurro in campo bianco; la lettera *S* del Codice Internazionale dei Segnali, la cui apparizione a testa d'albero fa accorrere in assistenza i piloti in qualsivoglia porto del mondo. Ma eccola, frattanto, già dentro il porto tutta la grande massa nera che si muove lentamente in manovra per ormeggiarsi. — «*Entra l'austriaco*», commenta un barcaiuolo che si piega sui remi, avendo già distinto al maestro la bandiera della Compagnia, il blasone — per così dire — della famiglia. Poichè, strana persistenza dei vecchi nomi, i piroscafi delle italianissime compagnie delle terre redente vengono tuttora così chiamati. Ma un gran tonfo, un alto spruzzo, un metallico ed affrettato rumorìo indicano che la nave ha dato fondo. Sotto la cura del secondo ufficiale che vigila a poppa perchè l'elica non s'impigli nei cavi di ormeggio, il battellino degli ormeggiatori si avvicina, prende le due cime, mette un uomo a terra per dar volta alle bitte ed il piroscafo rimane ormeggiato di punta.

Bandiera gialla.

È arrivato all'alba, partirà possibilmente in giornata. Caricherà sollecitamente un po'

LE GUARDIE SANITARIE AFFIGGONO GLI AVVISI DAL MACABRO EMBLEMA PER AVVERTIRE GLI INTERESSATI CHE SI ALLONTANINO, DOVENDOSI PROCEDERE ALLA DERATTIZZAZIONE.

di merce e sbarcherà parecchi colli: al più presto — lo ripeto — chè il tempo, specialmente per le navi odierne, è denaro. L'agente della compagnia, avvisato per radio, o per telegrafo, è già sulla banchina od ha mandato il suo spedizioniere; il motoscafo della Dogana ronza e gira sotto bordo: ma nessuno può salire, per quanto la scala già sia ammainata, chè il piroscafo non è ancora in *libera pratica*. Specialmente perchè uno straccio giallo, la bandiera di quarantena, pende all'altezza del ponte di comando. Viene, difatti, la nave da porto estero: a giudizio delle autorità portuali e secondo le precise norme fissate dal Ministero dell'Interno, sarà pertanto sottoposta, se del caso, a visita medica. Si ammaina frattanto una lancia mentre i marinai di porto, dal mare o sulla scala, vigilano perchè la quarantena non sia violata. Vi prende posto il capitano; il battello, tutelato da un'altra bandiera gialla, scapola, sotto lo sforzo dei suoi quattro remi, la prua della nave sulla cui ruota il primo sole, traendo riflessi dal lieve incresparsi delle onde, accende mutevoli giochi di luce, e si affretta alla Capitaneria di Porto. Un rapido attracco, un agile salto sui gradini dell'ufficio dove idealmente convergono tante rotte dell'Oceano e che costituisce il primo contatto colla terraferma ed ecco il capitano alla *pratica*. All'ufficiale preposto egli darà il costituto, dichiarandogli nome e qualifica della nave; provenienza originaria, scali e stato sanitario di essi, numero dell'equipaggio e degli eventuali passeggieri, loro condizioni di salute, motivi dell'approdo e presentandogli al visto i quattro libri che compongono il giornale nautico. Ma la patente di sanità rilasciata al porto di origine: Bombay, è *sporca*: le autorità consolari nostre e quelle portuali estere dichiarano, ad unanimità, in quel breve rettangolo bianco che lo stato sanitario continua ad essere *poco soddisfacente* verificandosi una ventina di casi di peste ed una novantina di vaiuolo per settimana. Pertanto si rechi subito a bordo il medico di porto! Nel frattempo non forse l'ufficiale legge, nella prima parte del giornale, la seguente dichiarazione? « 27 maggio. Al tramonto, vento fortissimo del sud, mare grosso, cielo burrascoso. Durante tutta la notte il tempo si mantiene pessimo; grosse ondate investono il lato destro e si rovesciano sul ponte mantenendo la coperta perennemente allagata: il piroscafo soffre moltissimo per i violenti movimenti di beccheggio e rollìo e più ancora l'apparato motore per la frequente fuoruscita dei propulsori dall'acqua.

UNA BENNA AUTOMATICA (TIPO BARNARD) AD UN SOL CAVO CHE — A VENEZIA — DOPO AVERE ATTANAGLIATO NELLA STIVA DEL PIROSCAFO SOTTOSTANTE UNA MASSA DI CARBONE LA DISCARICA.

Alle ore 23 riscontrata nelle sentine acqua più del normale, si fanno funzionare tutte le pompe: si constata che l'acqua estratta dalle medesime è grassa, odorosa e mista a detriti di sostanze componenti il carico ». Oh! che ad averne soltanto un po', di fantasia, vedresti, chiudendo gli occhi, balzare dal breve cerchio dell'arida prosa una tempesta di suoni e di rumori: lo schianto delle onde che piombano a prua e pesano sui bagli che gemono e se ne indispettiscono; il sibilo acuto ed insistente del vento; l'inasprita, stupita ed affrettata querela del propulsore costretto a girare nel vuoto; mentre un piccolo gruppo umano, sul ponte di comando, mantiene con saldo animo la nave nella sua rotta. Ma tu, che di continuo leggi tante dichiarazioni simili, pensi stavolta, con un po' di sollievo, che non si tratta di getto in mare o di sinistro che importi una noiosa inchiesta: riceverai soltanto quella cauta dichiarazione di supposta avaria con cui molti capitani intendono salvaguardare la loro responsabilità cautelandosi in confronto dei destinatari della mercanzia.

La "derattizzazione".

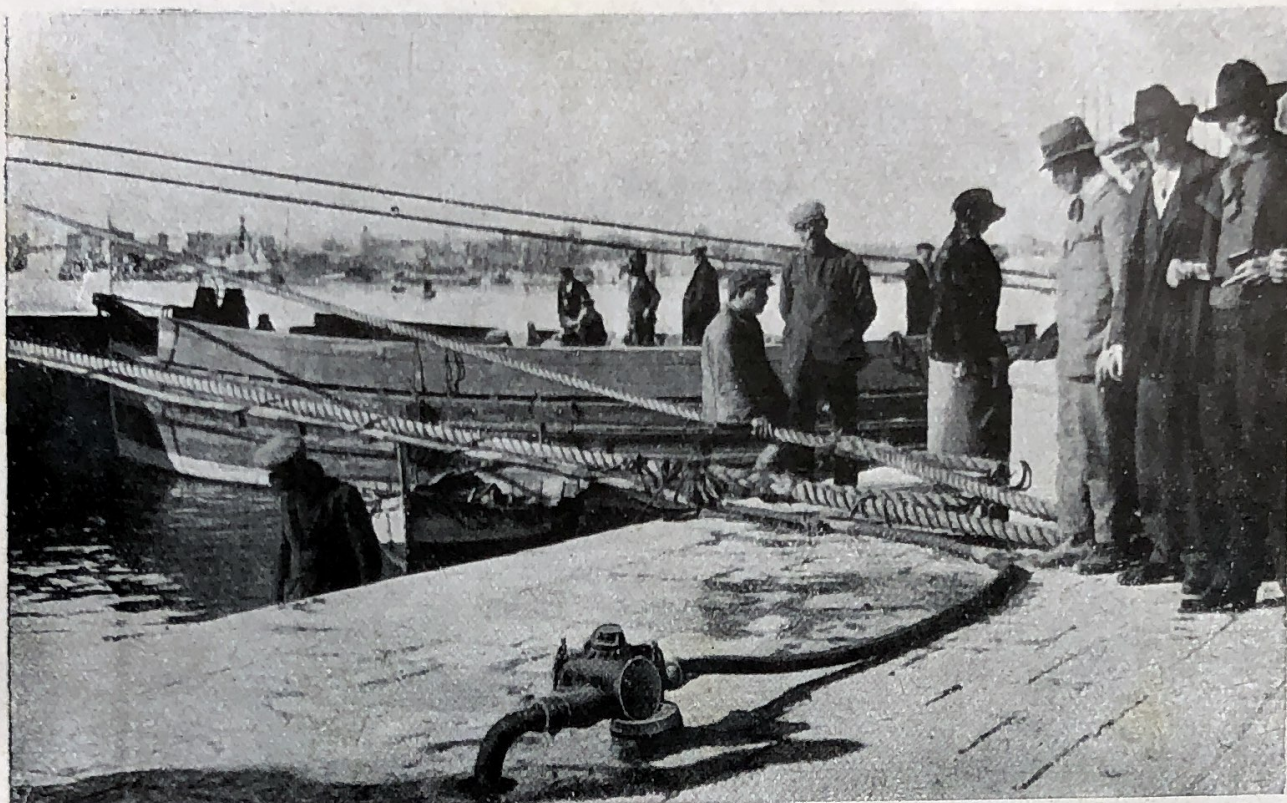
Ritira la copia già preparata in anticipo e rimanda subito il capitano a bordo dove frattanto è arrivato il medico di porto scortato dalle sue guardie sanitarie. Egli provvederà, tra frenati o malcelati *mugugni,* alle prescritte disinfezioni degli effetti d'uso e letterecci sporchi dell'equipaggio nonchè alla visita personale di esso. Ma che il capitano non tardi nel frattempo a fare mettere i paratopi agli ormeggi, quei dischi di latta a forma d'imbuto che rappresentano degli efficaci mezzi di protezione dei porti dai topi delle navi e viceversa, chè il topo costituisce il più pericoloso veicolo d'infezione pestosa da porto a porto. Il medico rimane in dubbio se non convenga eseguire anche quella operazione, mirante alla completa distruzione dei topi di bordo, che è definita col termine barbaro di *derattizzazione.* Essa consiste nella chiusura ermetica delle stive e degli altri ambienti da *derattizzare* dove si predispongono degli appositi mastelli o, meglio, dei *ribaltini* colmi di una soluzione di acqua

L'IMBRACATA, GIÀ REGISTRATA DALL'UFFICIALE DI BORDO, PRONTA PER ESSERE DEPOSTA NELLA STIVA.

ed acido solforico nella quale, al momento opportuno, si fa cadere una dose appropriata di cianuro. L'acido cianidrico in forma gassosa immediatamente sviluppatosi si espande determinando la morte dei topi e, se in dosi maggiori, quella di insetti come blatte, cimici, ecc. Aperti di nuovo i boccaporti e gli ambienti sui cui accessi è stato apposto un cauto avviso, con un macabro emblema, per allontanare gli estranei (mentre l'equipaggio è stato mandato a terra, e le guardie sotto bordo hanno vigilato per il più rigoroso isolamento della nave — chè l'operazione è pericolosa e, malgrado tutte le precauzioni, ci *scappa* talvolta il morto —) si trovano non tutti i topi morti, chè l'avvelenamento è fulmineo e non dà talvolta tempo di uscire dai covi, ma per lo meno una buona parte di essi. Ma lo stato sanitario risulta a bordo soddisfacente; le guardie mandate in giro in una rigorosa visita non trovano alcun topo morto mentre il piroscafo ha, per altro, le stive completamente ripiene. Il medico ritiene pertanto che la *derattizzazione* può essere differita e compiuta in altro porto, e fa un favorevole rapporto alla Capitaneria onde il piroscafo rimane, senz'altra formalità, in «libera pratica».

Dalla Dogana al Tribunale.

Ma non appena egli lascia la nave, mentre le disadorne barche da carico vuote o piene di mercanzie da imbarcare si dispongono lungo il bordo, salgono le guardie di finanza che esaminano e vistano il *manifesto doganale*, e suggellano i generi di monopolio lasciando soltanto aperto il fabbisogno presunto dell'equipaggio durante la permanenza in porto. È il turno quindi dell'agente e si precipitano contemporaneamente gli scaricatori. Il primo, mentre vengono tolte le cerate dei boccaporti e si levano i cunei di rinforzo, prende rapidamente visione del manifesto di bordo, dal quale risulta la merce da sbarcare e ritira le polizze di carico ed i documenti doganali.

Fa poscia accompagnare il capitano al Tribunale perchè dichiari la supposta avaria anche dinnanzi al giudice, il quale firma il giornale nautico avvertendo che si recherà nel pomeriggio a bordo, insieme al cancelliere, per il relativo verbale di accesso e per l'inchiesta testimoniale. E nel frattempo, l'agente si affretta a predisporre le pratiche presso la Dogana perchè siano introdotte nei capannoni le merci da sbarcare e provvede che venga dato il nulla osta ai ricevitori della merce. Ma, il capitano gli ha dichiarato ancora che ha bisogno di tanta

RIFORNIMENTO D'ACQUA, DA TERRA. IL LIMPIDO LIQUIDO SALE LUNGO LA MANICHETTA LEGATA IN PIÙ PUNTI AL CAVO D'ORMEGGIO. VEDI, PIÙ ADDIETRO, IL PONTONE MEDIANTE IL QUALE IMBARCANO GLI EMIGRANTI.

acqua e tanto carbone per proseguire il viaggio: prende egli, quindi, accordi coi rispettivi fornitori.

L'"imbracata".

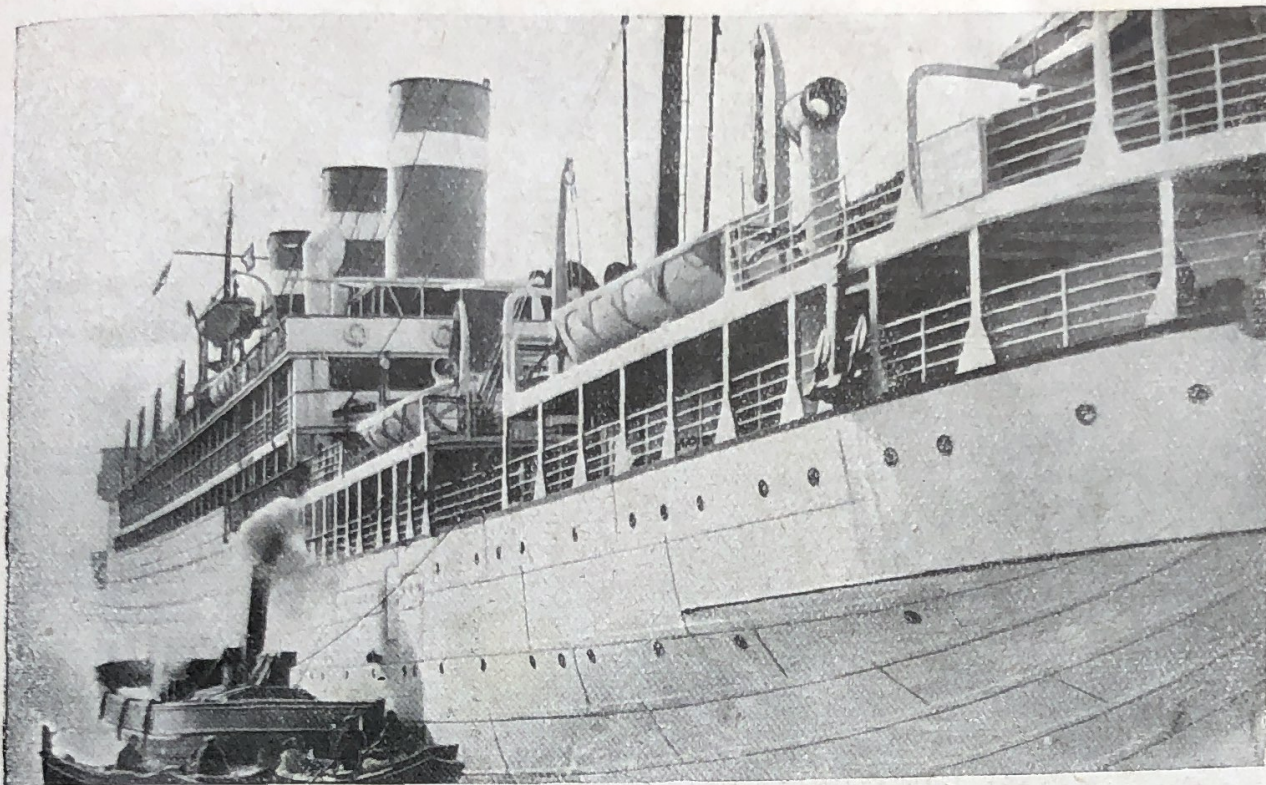
Frattanto (la dichiarazione di avaria non osta, trattandosi di mercanzia generale) si iniziano le operazioni di caricamento e di «discarica». Nella stiva di prua, essendo già pronto un ufficiale di bordo per ricevere la merce e per accertarsi delle condizioni dei colli segnandone nel libro di boccaporto le marche, il numero, il giorno dell'imbarco ed il nome del caricatore, si caricheranno agrumi. Le panciute e nere barche da traffico, un cui piccolo albero situato a prora sostiene una grande antenna colla vela imbrogliata, cullate dalla maretta che è sorta, esibiscono sotto il bordo una fulva, dorata ed ondeggiante distesa di casse di aranci e di limoni. Sostenuta da un gancio cala fulmineo sul battello più vicino una braca, e si arresta d'un colpo allargandosi. È costituita da una salda striscia di olona rinforzata da cavi e da listoni trasversali di legno. Due uomini, sulla barca, sollevano le casse, le riuniscono e preparano l'imbracata. Un cenno dell'uomo addetto al gancio ed il *vinciaiuolo* (corruzione dall'inglese *whinch*) che, placido, degusta tranquillamente la sua sigaretta, tenendo gli occhi fissi in lui, manovra la leva del verricello che intona d'un colpo, prima adagio, poi più svelta, la sua frettolosa ed ansimante canzone piena d'ingorghi e di riprese mentre il cavo di acciaio si avvolge sul tamburo. Un! due!; un! due!; un! due! Sul battello l'imbracata si tende, poi, d'un colpo, sollevata da un artiglio potente, si solleva, oscilla, dondola, batte contro la murata mentre i due uomini si fanno da parte per timore che qualcosa caschi. A bordo, frattanto, l'uomo al gancio senza una voce, con la mano destra aperta e l'indice proteso accenna, accenna freneticamente a virare. Ma ecco che l'imbracata è a murata. Un cenno della mano aperta ed il verricello tace; rinascono nel silenzio tutti gli altri rumori sin qui coperti od attutiti dal frastuono: calpestio di piedi, voci che da soffocate ridivengono chiare mentre risorge, nella sua integrità, lo scalpore degli altri verricelli, vicini e lontani, ugualmente adibiti nel piroscafo stesso, od altrove in porto, ad operazioni di carico. Uno scaricatore si precipita sull'imbracata, le fa scapolare la murata, l'accompagna o meglio la spinge verso il boccaporto in uno sforzo di tutto il suo corpo inarcato mentre l'uomo dell'*ostino*, acquattato in un

RIFORNIMENTO DI CARBONE A GENOVA. - UN PONTONE GIÀ VUOTO, VIENE FATTO LENTAMENTE SPOSTARE: SUBENTRERÀ L'ALTRO, ACCANTO, BASSO NELL'ACQUA PER IL PESO.

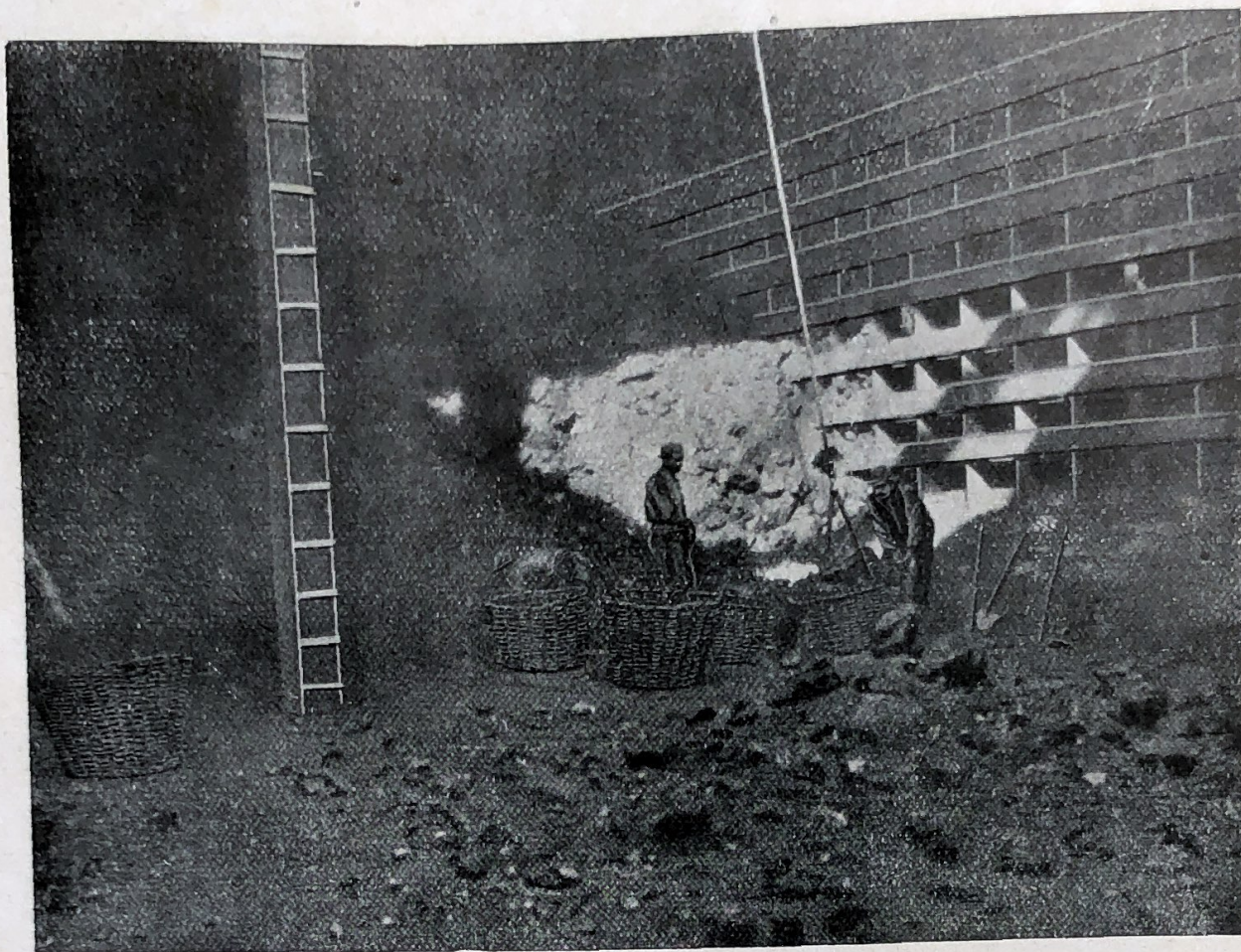
angolo presso la scaletta del castello sposta subdolo l'albero di carico. Di nuovo un cenno al *vinciaiuolo* e l'affrettata canzone riprende il suo ritmo in un sibilo di vapore. L'uomo al gancio stavolta apre e chiude rapidamente la mano, colla palma volta in giù. Ma basta! che nella stiva una squadra apre la braca e stiva la merce.

Lo "stivaggio".

L'operazione assai delicata dello stivaggio è difatti affidata in genere agli operai del porto sotto la sorveglianza di qualcuno di loro, che ha acquistato una certa pratica, benchè finisca così per essere regolata da una serie di dogmi che in parecchi casi urtano contro le più elementari nozioni e precauzioni marinaresche. È evidente che la disposizione del carico non deve pregiudicare le qualità marine della nave. Abbassa alquanto il centro di gravità disponendo in fondo alla stiva solo le merci ad elevato peso specifico e salvaguarderai, contemporaneamente, la stabilità e dolcezza di rullio, provvedi a riunire nel centro i carichi pesanti e la nave ti obbedirà bene e risentirà facilmente lo effetto delle onde agli estremi. Ma nella pratica, invece, l'arte dello stivaggio spesso poco nota agli stessi ufficiali di bordo, che pur non dovrebbero disinteressarsene, si dimostra abbastanza difficile. Occorre difatti tener conto della svariata natura delle merci (le materie asciutte, ad es., non debbono essere poste sotto quelle soggette a colaggio; le sostanze aromatiche e coloniali devono essere situate a distanza l'una dall'altra; per le materie infiammabili od igrometriche bisogna prendere speciali precauzioni) mentre la necessità della discarica nei diversi scali viene ancora a complicare la questione.

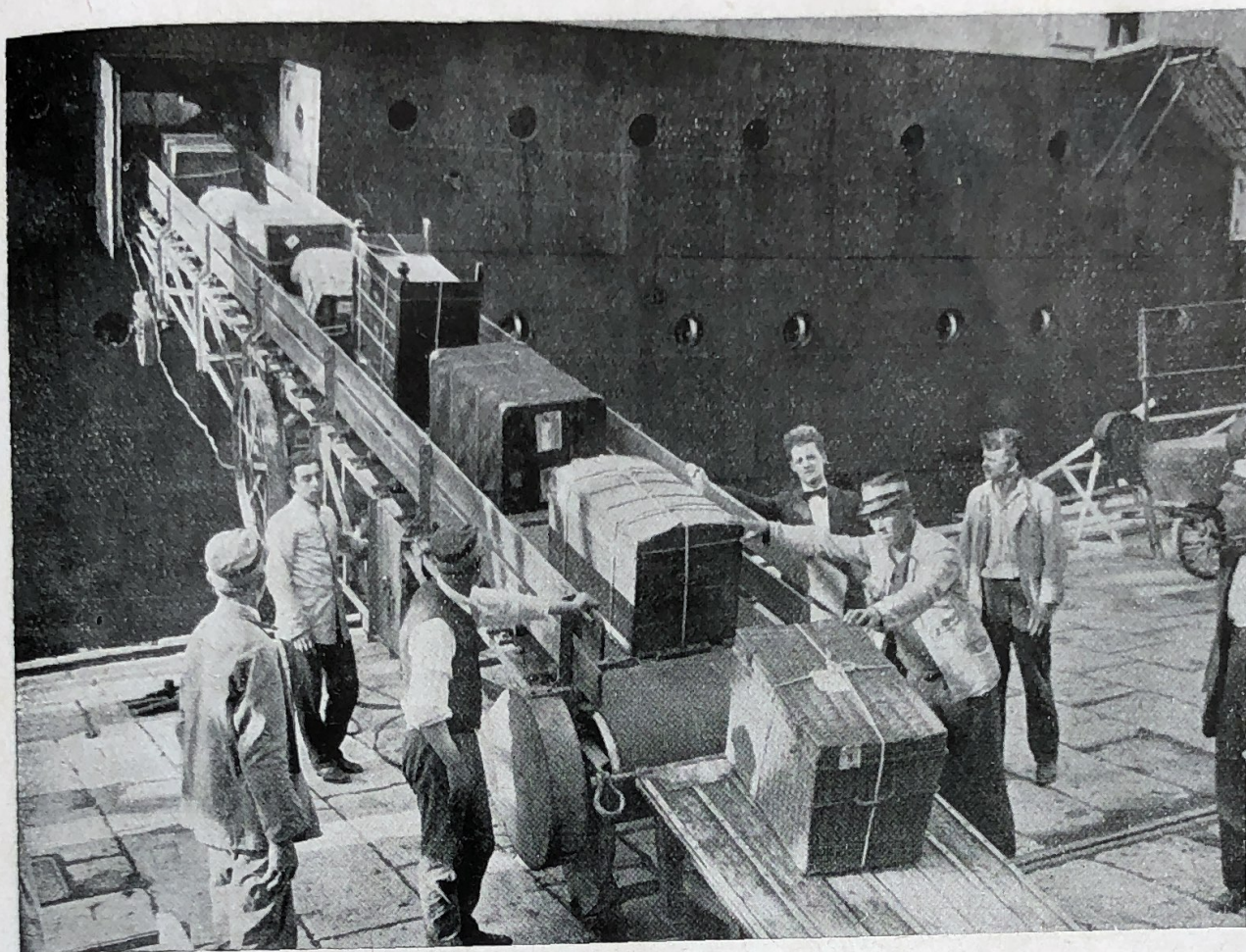
Comunque, se da una stiva della nave di cui ci occupiamo si carica; dalle altre, ripetendo in senso inverso l'operazione, si deposita la mercanzia nelle barche. Sempre coi mezzi di bordo — s'intende — poichè l'abbiamo già visto che il piroscafo è ormeggiato di punta. Che se fosse invece affiancato potrebbero adoperarsi le grue della banchi-

RIFORNIMENTO D'ACQUA MEDIANTE IL BATTELLO RIFORNITORE.

na od altri svariati attrezzi. Ma la nave ha trasportato un carico generale di diversissima indole e foggia; se le sue stive fossero invece ricolme di merce alla rinfusa: di biondo grano, ad esempio, potrebbero intervenire, nei porti che ne sono forniti (come Genova e Napoli) i *Silos* che, mediante appositi tubi aspiranti o a noria, le svuotereb-

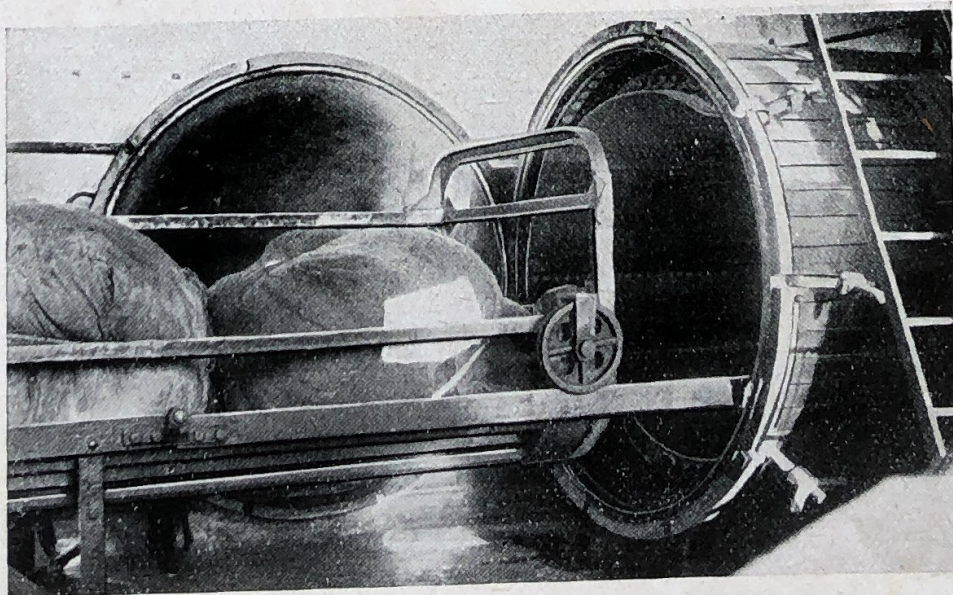
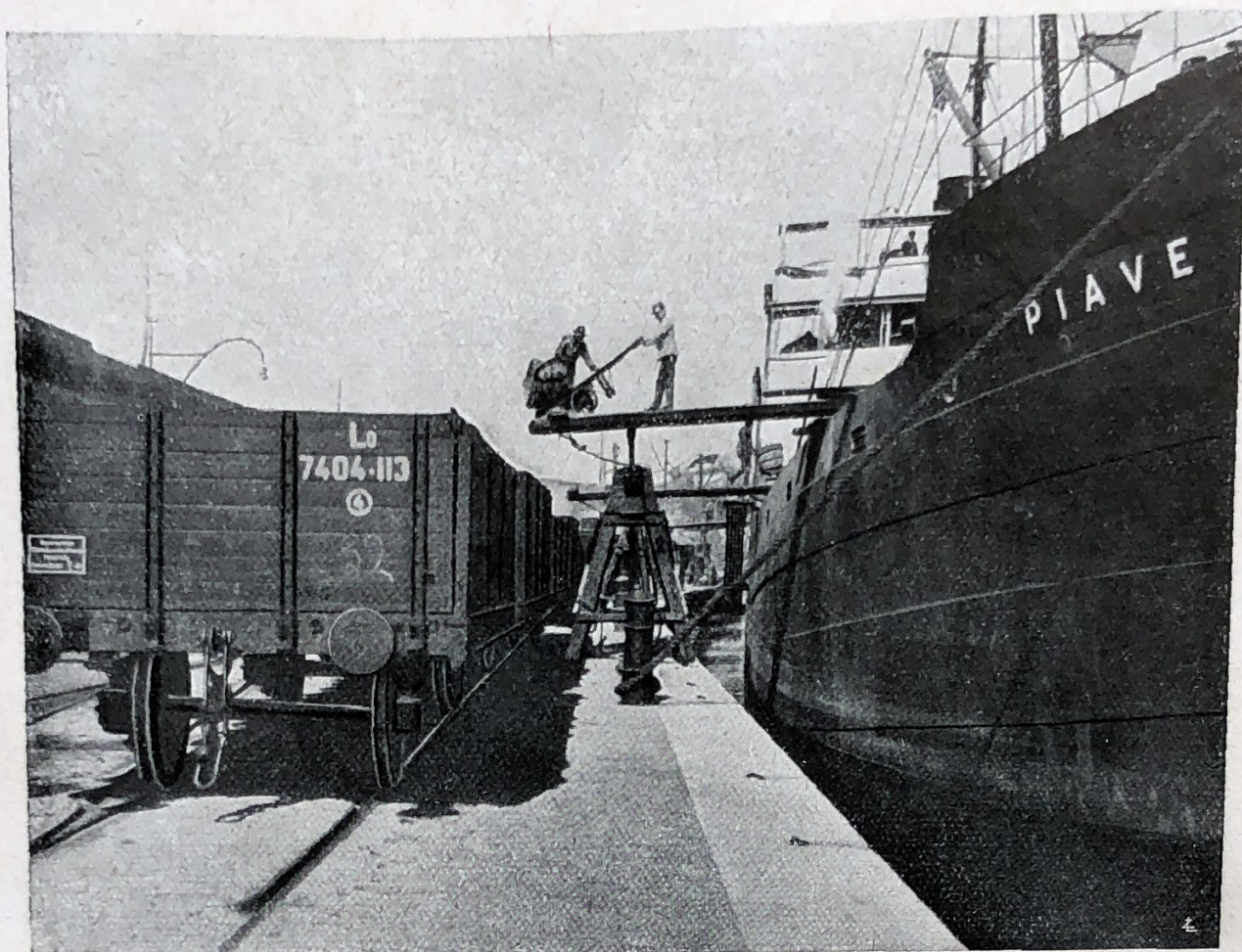
RIFORNIMENTO DI CARBONE A MALTA. - IL PENOSO LAVORO DEL TRASPORTO DELLE CORBE A BORDO MEDIANTE UNA TAVOLA OSCILLANTE SOTTO IL PESO.

DISCARICA DI UN CARBONAIO. - L'ASFISSIANTE LAVORO, NELLA STIVA, PER COLMARE LE CORBE CHE FRA POCO IL VERRICELLO SOLLEVERÀ STREPITANDO.

bero con molta rapidità. Mentre il carbone, a tacere d'altre merci, potrebbe essere sbarcato mediante benne manovrate da grue od elevatori, con grandissimo risparmio di tempo.

I bagagli nella stufa.

Ma si tratta soltanto di un *cargo boat*. Fosse stato un piroscafo da passeggieri! chè avresti allora anche c per lo meno assistito al pittoresco spettacolo della crescente irrequietezza, dinanzi alle formalità forzatamente più lunghe, di coloro che debbono scendere a terra; irrequietezza che si traduce in salati commenti sotto voce contro medico, dogana e polizia; al cauto sguardo all'orario della partenza affisso davanti al salone quando è finalmente libera l'uscita ed all'assalto, fuori, delle guide e delle carrozze. E mettiamo ancora che si debbano imbarcare emigranti, pur nella ridotta quantità permessa dalle malinconie della quota. Negli appositi alberghi degli emigranti od, in mancanza di essi, nella stazione sanitaria, s'è già accumulato il grosso bagaglio dei partenti per la visita doganale e la disinfezione. La stazione è divisa in due sezioni ermeticamente separate da un muro; ecco, da una parte, quella *infetta* donde provengono e gli oggetti da disinfettare e gli uomini da *bonificare*. Ivi sono: lo spogliatoio delle docce; l'ingresso alla stanzetta per la disinfezione alla formaldeide per gli oggetti alterabili; l'apertura della stufa di disinfezione. Stufa, naturalmente, del tipo *Geneste-Herscher* di cui tutte le nostre stazioni più importanti sono fornite, perchè costituisce il più efficace sistema di disinfezione a vapore. Una comune caldaia verticale a tipo fisso serve per la produzione ed immissione del vapore, mediante serpentini, in una camera cilindrica di disinfezione rivestita, esternamente, di legno, per evitare dispersione di calore e provvista di un carrello interno che scorre su apposito binario. Ecco aperto il nero antro della stufa: due batterie di tubi sopra e sotto e quella superiore ricoperta da un lamierone. Sul carrello alcune balle di umili masserizie; materassi per lo più. Ma quella più esterna non entrerebbe nella stufa perchè treppo voluminosa. E

BAGAGLI DI VIAGGIATORI IMBARCATI SOPRA UN PIROSCAFO DEL LLOYD TRIESTINO MEDIANTE UN NASTRO TRASPORTATORE.

pensaci un poco su! allocco! e dàlle punzoni con una sbarra di ferro.... chè tanto non è roba tua.... Ma la povera donna lì presente che vede ingolfarsi — a qual fine? — il frutto delle sue fatiche che portò sposa novella, crolla melanconicamente il capo. Chiusa la porta d'ingresso si immette del vapore nella camera e se ne immette anche nei serpentini per sovrariscaldare l'ambiente. Mezz'ora circa di attesa fra lo sfriggìo continuo del vapore che fugge dalle valvole, mentre grosse gocce di acqua cadono dalla stufa. Aperta quindi la porta di egresso che dà nella sezione disinfettata si tira il carrello su cui fumigano le balle umide mentre la camera si riempie di un odore un po' forte e caratteristico come quello prodotto dalla colla scaldata.

I colli e gli altri bagagli dei passeggieri saranno poi imbarcati coi comuni mezzi di bordo oppure, quando il piroscafo è affian-

BALLE CHE ESCONO DISINFETTATE E FUMIGANTI DALLA STUFA (DEL TIPO GENESTE-HERSCHER). DIETRO, APERTA, LA PORTA DI EGRESSO.

DIVERSI DISPOSITIVI DI SBARCO SU CARRO E SU VAGONE.

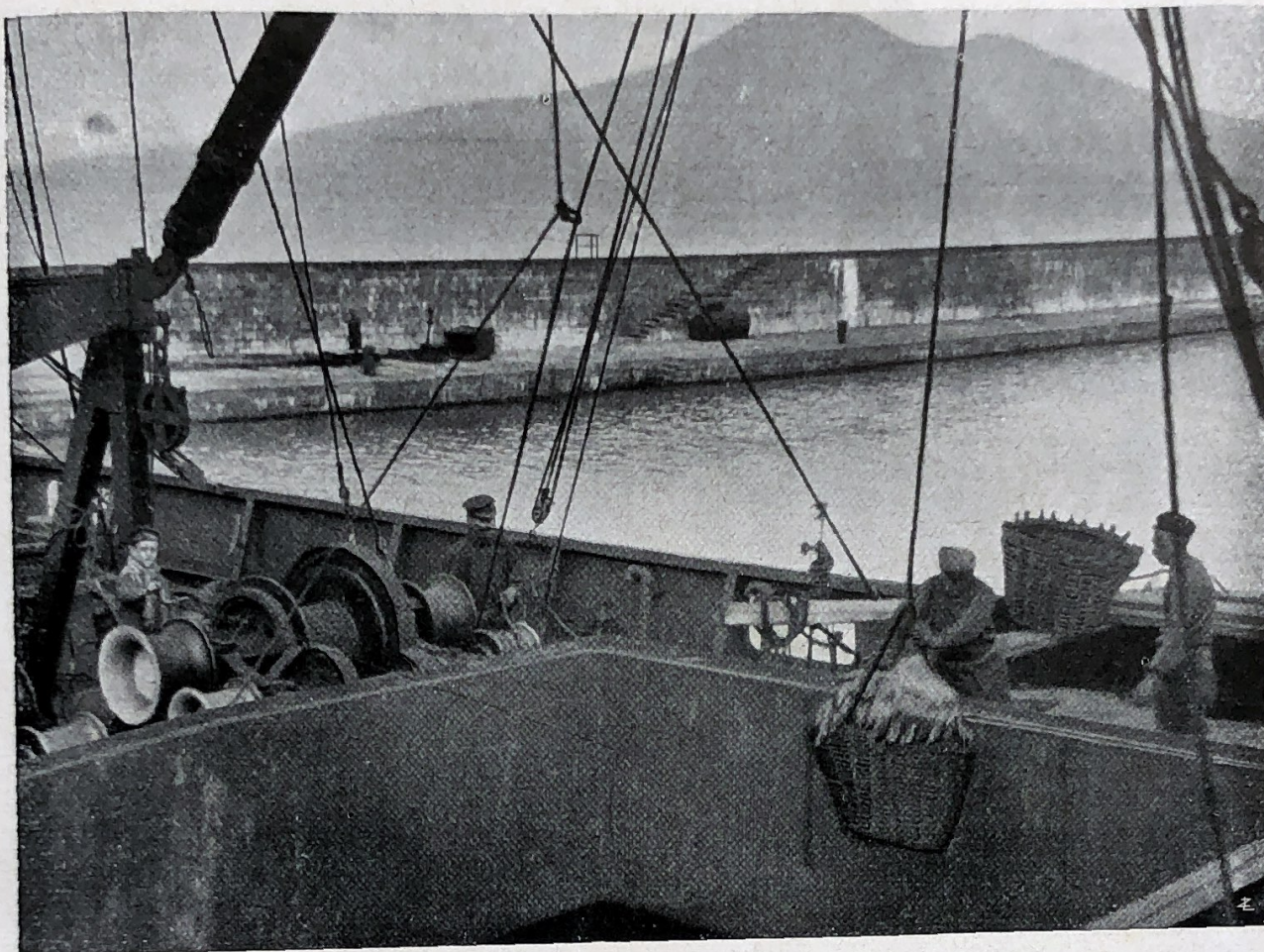
cato e nei porti che ne sono forniti, mediante appositi nastri trasportatori. Gli emigranti dopo aver subita doccia, nella sezione disinfettata, vaccinazione e visita medica accurata si imbarcheranno.... Ma la descrizione è già tanto abusata che non vale davvero la pena di ripeterla!

Acqua e carbone.

Non appena dato il *finito* in macchina, all'arrivo, ecco che si lasciano morire i fuochi. I fuochisti della guardia smontante si sono già lavati a grand'acqua e sapone nello stesso compartimento delle caldaie, in mancanza di appositi lavandini; si sono insaponate a vicenda le spalle fra lazzi, risa e.... botte e poscia, asciugatisi, hanno cambiato la biancheria, e sono scappati via, all'aperto, per il ponte, come è tradizionale uso: candida, allegra e frettolosa muta, verso i dormitori.

Ma il piroscafo per proseguire ha bisogno di acqua e carbone.

La prima si imbarca facilmente; basta una manichetta avvitata alla presa d'acqua, a terra, od una apposita barca pompa che affianca il piroscafo. L'imbarco del carbone invece, nei nostri porti in cui si usa ancora il rifornimento a spalla d'uomo, è molto più faticoso. Occorrono alla nave 200 tonn. di combustibile; tre pontoni, pertanto, pieni di carbone si dispongono lungo bordo.

Una squadra è già andata ad aprire i portelli dei carbonili; ad ognuno di essi sta un carbonaio della guardia montante. Non appena il primo pontone è affiancato ecco il macchinista di guardia che va a riscontrare la *tara* mediante i numeri del pescaggio a prua ed a poppa. Che disdetta! le cifre sono obliterate dall'uso. Ma niente paura: si prenderanno le tre misure regolamentari, sondando anche in parecchi punti per ottenere la media dell'altezza del carbone e si farà quindi il *cubaggio* tenendo conto del peso specifico del combustibile. Finito il controllo? Pronti allora per l'imbarco! Lungo la murata si stabiliscono dei ponti volanti, formanti scala; sulla prima bettolina che corrisponde almeno con due portelli di carico una ciurma riempie i *cufini* (corbe); due lavoratori li passano alla squadra sul ponte che li

IL CARBONE RIEMPITO NELLA STIVA CHE SALE ALL'ALTEZZA DEL BOCCAPORTO PRONTO PER LA DISCARICA.

vuota nei carbonili dove altri stivano il carbone. Ecco la prima ondata di polvere nera che si innalza: chè la massa umana occupata nel febbrile lavoro è già in funzione e non cesserà se non ad esaurimento del combustibile. Stiamo frattanto ultimando le operazioni e mancano poche ore alla partenza: bisogna pertanto pulire i forni. Nell'afa del locale delle macchine, in cui già dirada la penombra la luce giallastra di qualche lampadina, una squadra di fuochisti e carbonai trae fuori dalle bocche dei forni ancora spiranti un loro caldo alito, a gran colpi di zappella e di pinza, le scorie, le ceneri ed il carbone bruciato mentre un carbonaio, fra uno sfriggio costante, versa di continuo dell'acqua su questi residui, spesso arroventati. Che acuto grido di dolore ad un tratto! Un fuochista saltellando su di un piede scalzo (chè si lavora a piedi nudi riparati soltanto da un paio di zoccoli, in macchina, per non perdere tempo, in caso di bruciature, a tagliare scarpe e calze) si rifugia in un angolo dove un compagno gli cosparge la scottatura di abbondante biacca (ossido di piombo) in pasta. Accidenti comuni questi e nessuno, nemmeno l'interessato, ci bada per il momento più che tanto benchè si faccia da parte zoppicando. I carbonai prelevano poscia il combustibile dai carbonili e lo ammucchiano sul pagliuolo in vicinanza della bocca dei forni; piccoli cumoli vengono creati sulle griglie dai fuochisti i quali, da una palata di carbone acceso passata in giro, prelevano il necessario perchè una piccola fiamma rossastra arda quietamente sopra ogni mucchio. In macchina, frattanto, si sono già fatte le usuali visite di verifica e rifornimento alle cassette di lubrificazione ed ai premitrecce che abbiano eventualmente accusato perdite.

Si riparte.

Ma si avvicina intanto il momento della partenza. Le operazioni sono ultimate: la lunga e faticosa giornata volge al suo fine. Il capitano si è dovuto recare di nuovo in Capitaneria perchè il medico della Compagnia ha riconosciuto che l'incidente toccato al fuochista non è così lieve come sembrava.

Si è redatta pertanto la dichiarazione di infortunio e si provvederà per la sostituzione del marittimo da ricoverarsi all'ospedale.

Chi imbarcheremo fra la folla dei postulanti che si accalca nella apposita sezione della Capitaneria dietro la difesa della grata di legno? Ma la volontà del capitano non è libera: esiste difatti un turno di collocamento. Il primo chiamato, che attende l'occasione da parecchi mesi, mal nasconde la gioia e presenta il suo libretto di matricola per l'esame ma — ohimè — è senz'altro rifiutato dopo la constatazione che conta già due diserzioni al suo attivo. Il capitano dubita che ne voglia tentare qualche altra in un eventuale scalo nei porti americani. Suppliche, promesse, querimonie.... invano! È accettato, al suo posto, un solido giovane dalle spalle quadrate. Subito si compili la convenzione suppletiva di arruolamento; le spedizioni sono pronte, chè l'ufficiale ha già firmato il ruolo d'equipaggio e la patente dopo aver constatato che la nave è in buone condizioni di navigabilità, che il diritto d'ancoraggio è stato pagato e che l'equipaggio è assicurato contro gli infortuni.

Il pilota è a bordo! la scala è già alzata! In macchina le valvole principali di vapore che erano state chiuse all'arrivo sono già aperte e si è cominciato a scaldare facendo fare qualche giro avanti. Si spianano intanto i fuochi sulle griglie e si provano, nell'attesa, le macchine del timone ed il tei-moto-re. Sul ponte, una mano abbronzata sul telegrafo spostando una piccola leva, squilla l'attenzione in macchina: il macchinista di guardia dà ordine di attivare i fuochi e fatti eseguire parecchi giri in avanti, risponde col *pronti* al ponte di comando. E si inizia la manovra di disormeggio. *Vira all'ancora!* Ecco il mulinello a salpare che inizia la sua scricchiolante e sobbalzante canzone: la catena fangosa sale a gran fatica a bordo strappata da una forza gigantesca, mentre un ululo fende l'aria, e striscia con un sordo rumorio contro la murata in parte rugginosa, prima di ingolfarsi nell'occhio di cubia, lordandola tutta. Ma il limpido flusso che sgorga dalla manichetta del pennese la lava al passaggio. Rintocca la campana di prua: tre tocchi, poi due; due lunghezze di catena ancor fuori! Oh! come vero che *partir c'est mourir un peu* chè sembra già tanto triste, pur sotto l'ancor limpido sole, questa regale chiostra di colline, scabra e violacea nella lontananza. — *Molla i cavi di poppa!* che si ritirano contorcendosi come due serpenti. *A picco!* — grida finalmente il primo ufficiale chè l'ancora tutta fangosa è già fuori dell'acqua, sulla quale delle pillacchere cadute dal fusto o dalla marre sollevano lievi spruzzi. Ronza intorno qualche battello ed una iole di canottieri seminudi. Libera sei alfine, libera nel tuo elemento, bella nave onusta che vibri gioiosa in tutte le tue membrature, senza più contatti colla terra! Il mare a poppa ribolle, l'acqua della circolazione esce in un flusso limpido e perenne e non avrà più pace. Un mugghio di avviso; scostatevi, ma scostatevi dunque dalla bocca del porto, piccole placide barche! Il molo foraneo si proietta d'un tratto contro la prua; lievi garriscono le bandiere alla piccola brezza che s'è levata; siamo già in franchia del porto....

Oh! seguiamola ancora un minuto, questa bella nave, col motoscafo che accosta a tutta forza per ricevere il pilota che scende.... che è già sceso agile dalla biscaglina. Nostalgico, spontaneo sgorga dal cuore il disperato appello di una delle più tragiche creazioni del *Kipling*, di Dick Heldar: *Oh! lucky! oh.... lucky old tub!* Oh! fortunata, fortunata vecchia tinozza, quanto azzurro di cieli e di marine vedrai tu ancora, mentre a noi, legati al vecchio porto dalle acque torbide, non resterà che assistere ad arrivi e partenze, frementi di sconsolato desiderio?

PINO FORTINI.

Le fotografie ci furono cortesemente fornite dal Cap. Mario Taddei, dal dott. Emanuele Miceli e dal Lloyd Triestino.

DESIDERIAMO INFORMAZIONI SUGLI ALBERGHI

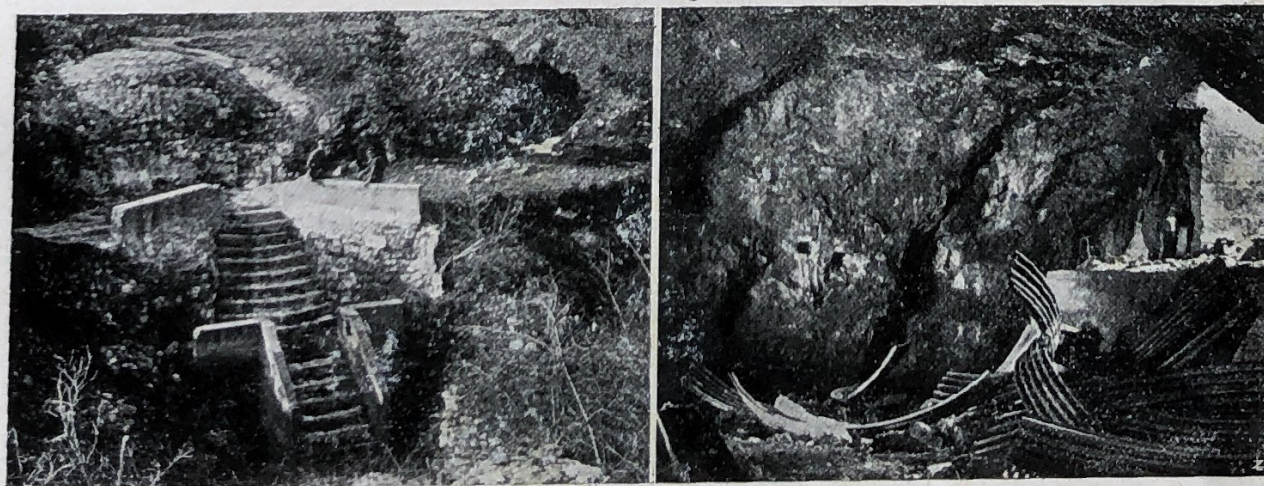
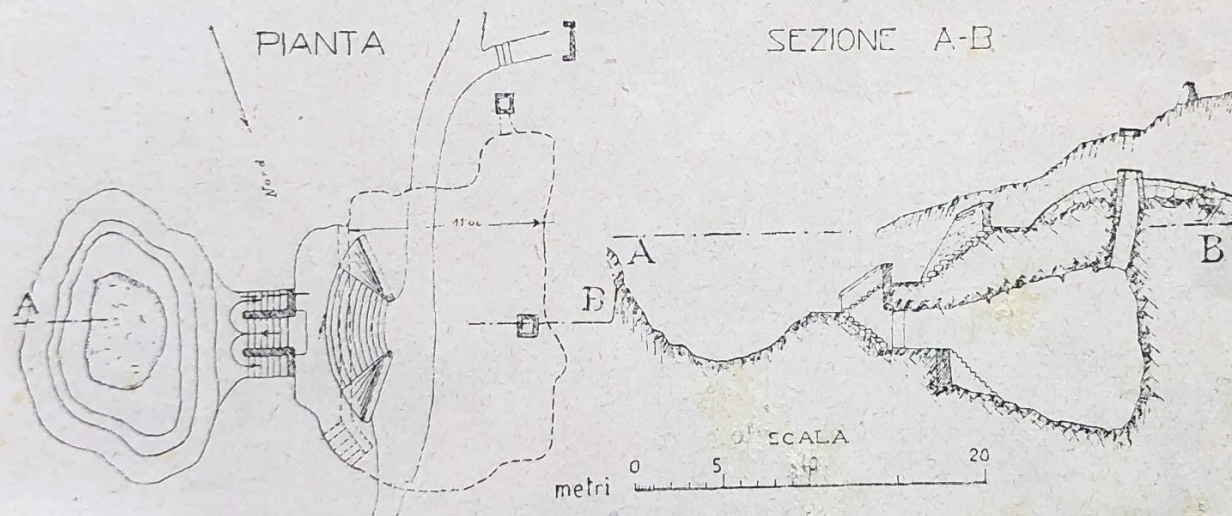
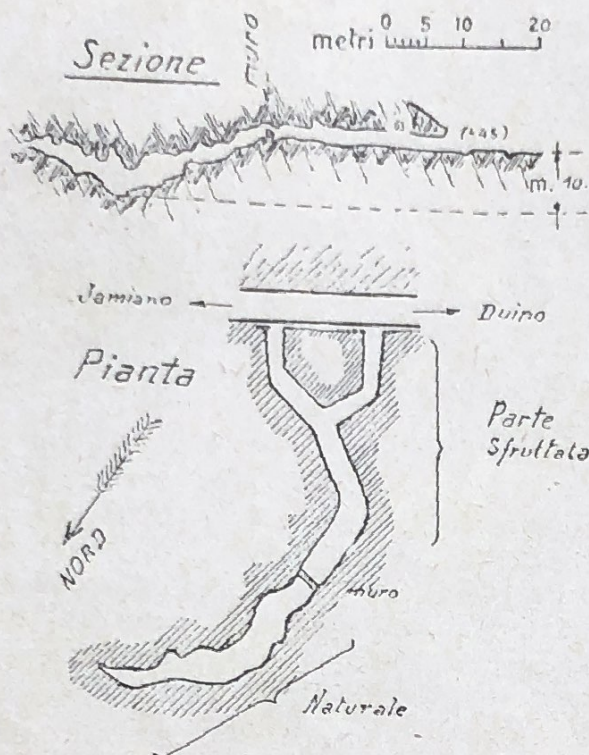
Se ognuno dei nostri Soci ci inviasse coscienziose, esatte informazioni sugli alberghi che gli avviene di frequentare, il nostro archivio di informazioni sugli alberghi diverrebbe il più completo repertorio di notizie che si possa immaginare, con grande vantaggio per le pubblicazioni del Touring. Per facilitare questa collaborazione dei Soci inviamo gratuitamente a chi ce ne faccia richiesta un libretto contenente 10 foglietti staccabili, sui quali segnare le informazioni turistiche relative agli alberghi. Le norme per la compilazione delle notizie sono indicate sul libretto stesso, che può essere chiesto con semplice biglietto da visita recante la sigla: L. I. A.

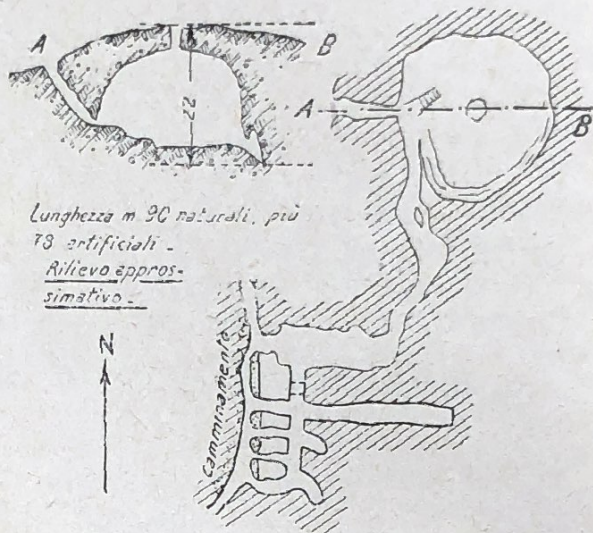
LE GROTTE DI GUERRA

(Continuazione vedi *Le Vie d'Italia*, dicembre 1924, pag. 1297 e segg.).

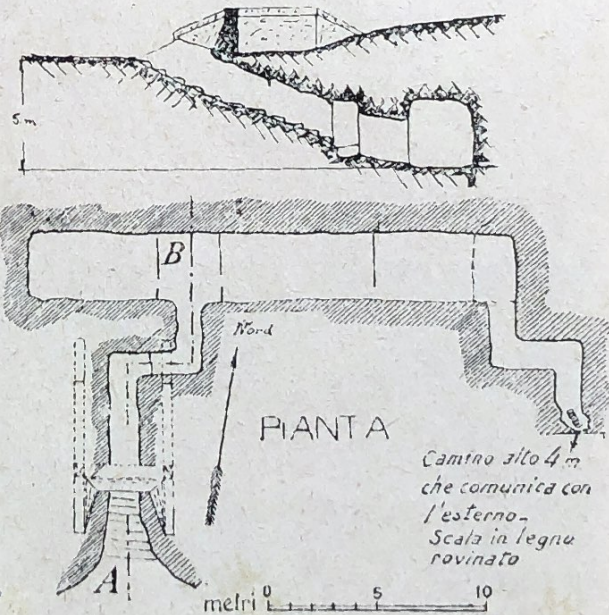
II.

I segni che indicano sul terreno l'esistenza prossima di qualche posto sotterraneo sono borracce e bottiglie, oltre agli altri oggetti: cartucce, cinghie, scatole di latta, piccozzini, vanghette, scarpe, stracci, che, a guisa di scorie, giacciono in tragica ed eloquente confusione ovunque siano stati soldati. Ma specialmente borracce e bottiglie. È incredibile la quantità di borracce metalliche grige a forma di bottiglietta schiacciata col bicchiere, pure metallico, adattato sotto, che si trovano sparse dappertutto. E bottiglie! Dovevano aver molta sete di là. Del resto anche da noi per bere non si scherzava. I nostri però preferivano il fiasco. Ed è segno sicuro per stabilire di chi era una trincea, una caverna, una dolina, un tratto qualunque di terreno: bottiglie, Austria; fiaschi, Italia (senza doppi sensi, si capisce!).

Ma torniamo alle grotte, dove, se a qualcuno venisse voglia di penetrare, consiglio la massima prudenza nel camminare. Sono in generale ancora tutte piene di ogni sorta di proietti, bombe, inneschi, spolette, esplosivi, ed altri simili scherzi di cattivo genere, sì da non essere mai sicuri di posare il piede senza disturbare qualche cagnolino addor-

1041 - GROTTA DI MOSCI.
A destra e sinistra dell'elegante scala che sale alla cupola difensiva artificiale vi sono due scale, ben visibili nella pianta, che scendono nell'interno. La fotografia di questo mostra le lamiere cadute che difendevano dallo sgocciolio della vôlta. La grotta sbocca in una dolinetta che costituisce difesa naturale all'imbocco.

1065 - GROTTA ADATTATA A POSTO DI MEDICAZIONE SULLA STRADA DUINO-JAMIANO.

sette almeno, da quando quegli arnesi sono stati esposti ad ogni sorta di cause deterioranti, pure il pericolo esiste sempre, come lo dimostrano le disgrazie quasi giornaliere che avvengono, specie sul Carso, per esplosioni fortuite o provocate dalla cocciuta ignoranza di chi dall'esperienza di ogni giorno non vuol convincersi che su ogni oggetto sospet-

441 - GROTTA DI CASTAGNEVIZZA CHE MOSTRA L'AMPLIAMENTO DELLA CAVITÀ NATURALE E LO SBOCCO ARTIFICIALE CON 5 PASSAGGI IN UN CAMMINAMENTO PER LA RAPIDA USCITA DELLE TRUPPE RICOVERATE.

1035 - RICOVERO DI UN COMANDO.
Come si vede dalla pianta, dalla sezione e dalla fotografia, lo sbocco della grotta è difeso da muro in cemento. La ventilazione è data da un camino alto 4 metri.

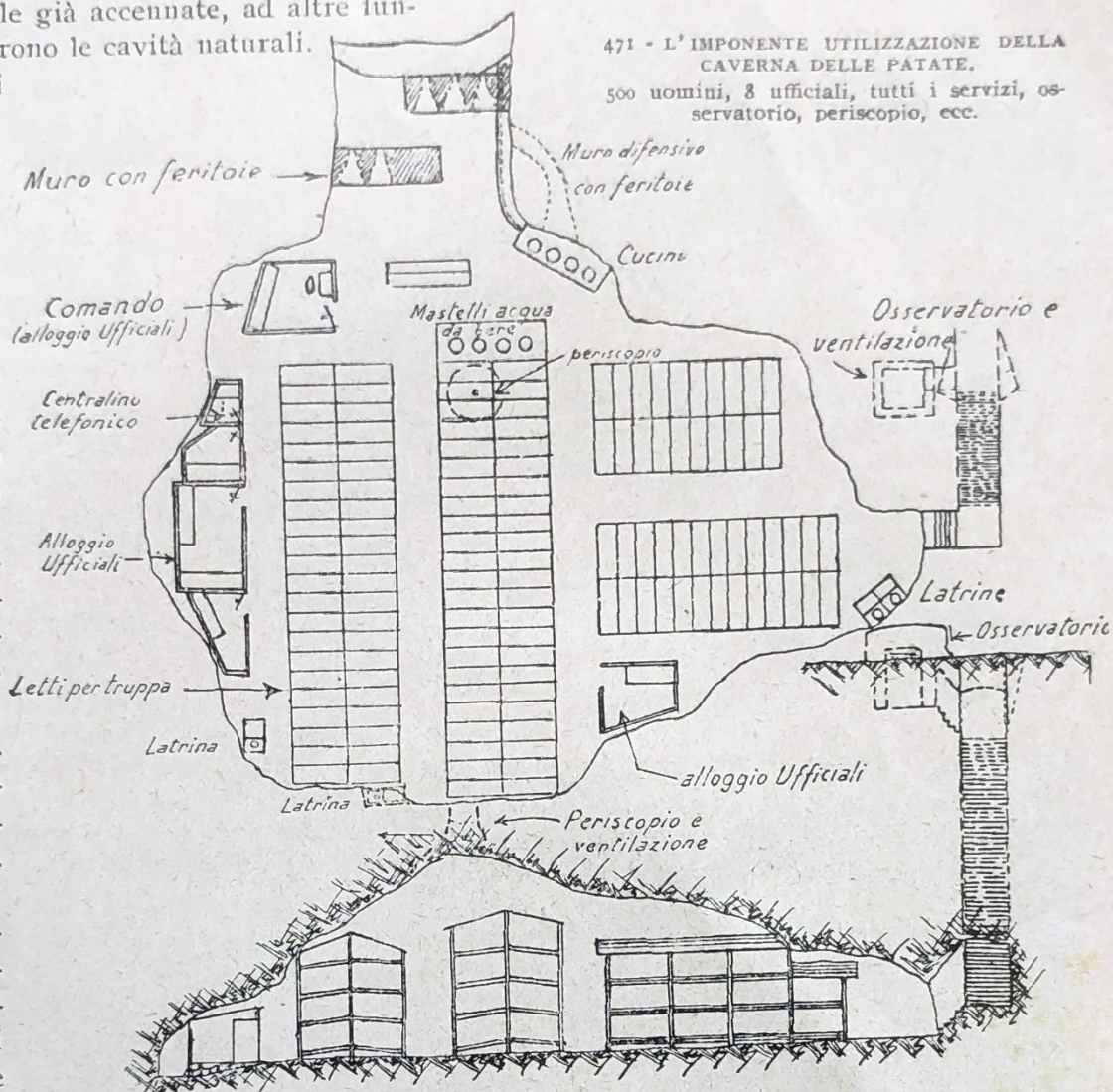
mentato, il cui brusco risveglio non è per nulla improbabile ed è assai poco gradevole.

Per quanto siano ormai passati degli anni, to trovato sui campi di battaglia pare scritto, e non per celia: « pericolo di morte ». La prudenza, in materia, non è mai troppa.

Pozzi naturali per acqua; ricovero di popolazioni; riserve di ghiaccio.

Oltre a quelle già accennate, ad altre funzioni si adattarono le cavità naturali.

Da pozzi profondi si estrasse l'acqua per i bisogni delle truppe che non potevano facilmente approfittare dell'acquedotto già citato. Così, presso Duino, una pompa regolare succhiava e distribuiva l'acqua da un pozzo (num. 226) profondo 53 m. in comunicazione col vicino Timavo. Anche nei pressi di Brestovizza si eseguirono lavori giganteschi per catturare l'acqua in diversi pozzi, ancora esistenti, in quel solco che da Divaccia scende al Vallone e che indubbiamente è stato anticamente percorso dal Timavo quando, anzichè sprofondarsi impetuoso a S. Canziano, scorreva lentamente alla superficie.

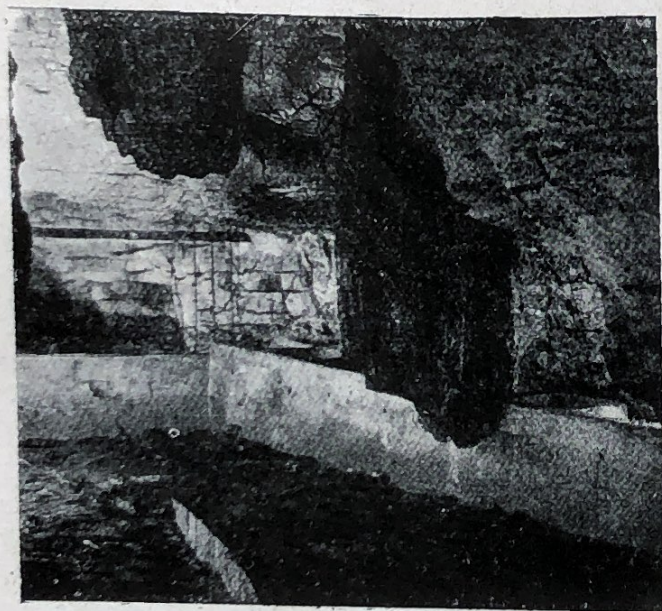
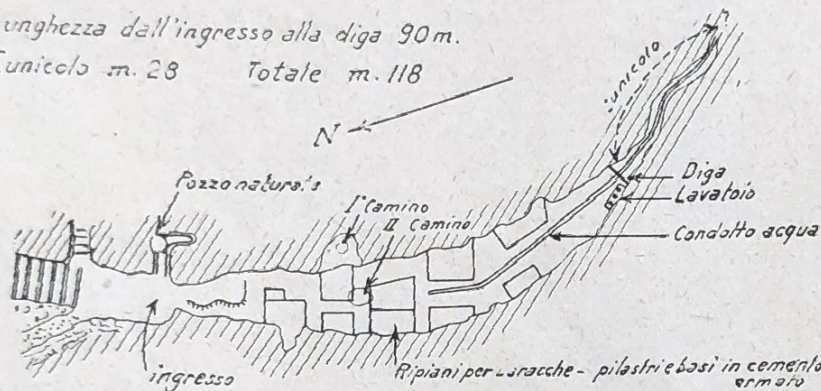
Le cavità vicine agli abitati, anche arretrati, servivano di ricovero alla popolazione contro i nostri bombardamenti da terra, dal mare e dal cielo. Residui di focolari, di attrezzi di cucina e di altri piccoli ed indispensabili arnesi dimostrano che le soste in quelle grotte alle volte debbono essere state abbastanza lunghe. In altre trovarono rifugio disertori e gente sospetta; ma queste non furono, a vero dire, adattate ap-

471 - L'IMPONENTE UTILIZZAZIONE DELLA CAVERNA DELLE PATATE.
500 uomini, 8 ufficiali, tutti i servizi, osservatorio, periscopio, ecc.

414 - GROTTA DI VITOGLIANO (INGRESSO).
Ripiani interni, luce elettrica, telefono, scale. Nel fondo un cunicolo di sfogo.

positamente nè solo per la guerra, vi si prestarono sempre, e certamente vi si prestano ancora, come lo provano certe scoperte che

Pozzo
Ingresso
Diga di chiusura

Lunghezza dall'ingresso alla diga 90 m.
Cunicolo m. 28 Totale m. 118

N
Cunicolo
Diga
Lavatoio
Pozzo naturale
I° Camino
II° Camino
Condotto acqua
ingresso
Ripiani per baracche - pilastri e basi in cemento armato

783 - CAVERNA PRESSO VALE.
Altro grande impianto con tutti i servizi di alloggio e anche un bel lavatoio. A destra uno dei tratti interni.

interessano più i tribunali che la speleologia, e delle quali di tanto in tanto si occupano le cronache.

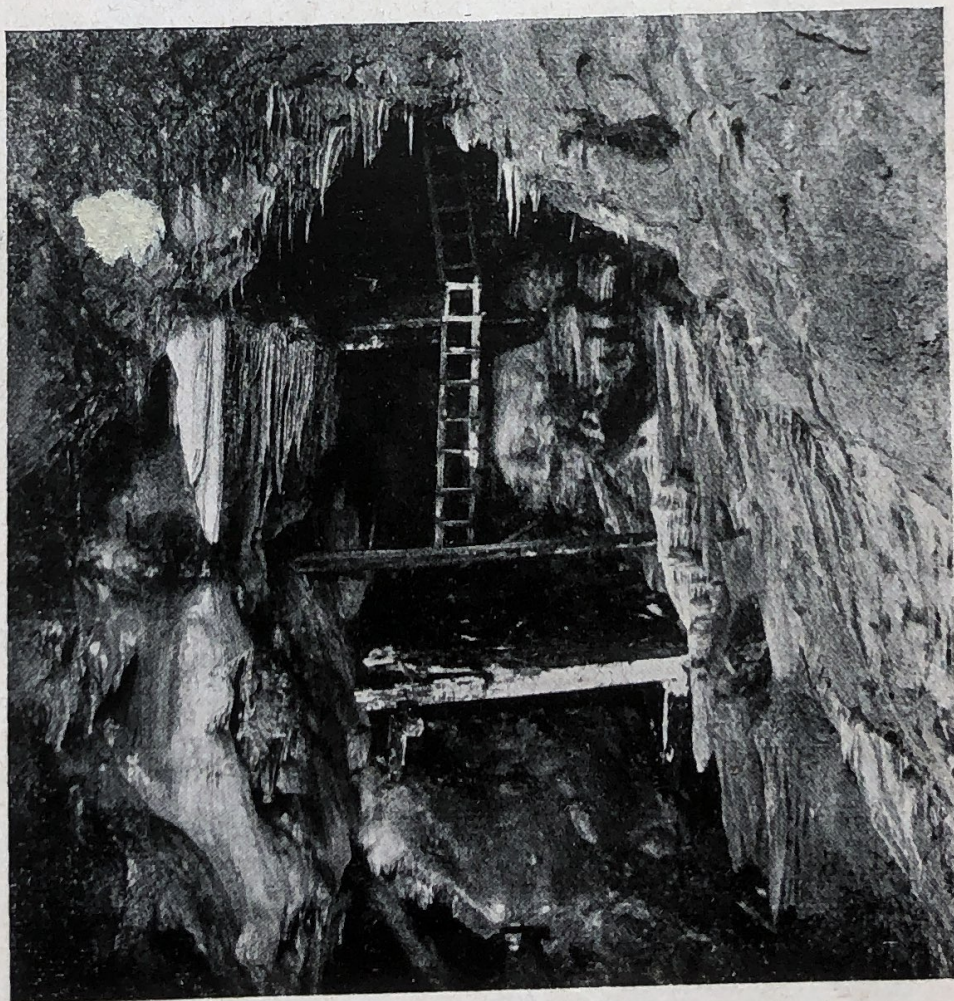
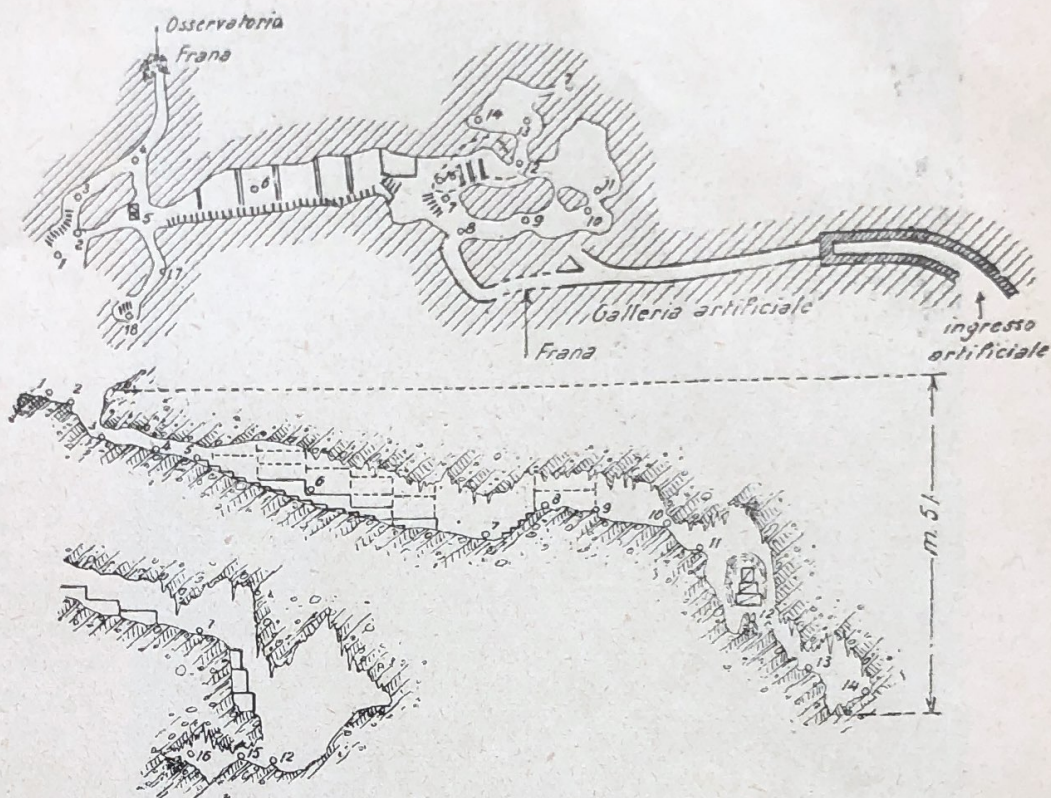
E non basta. Neppure il ghiaccio fu lasciato in pace. Dalle grotte di ghiaccio del Ternovano, vere meraviglie del genere, con impianti complessi, sovrapposti ai rudimentali preesistenti dell'industria locale fiorita prima di quella del ghiaccio artificiale, si estraevano quantità di ghiaccio, che certo doveva essere sufficiente ai bisogni degli ospedali e lasciare un soprappiù come dissetante.

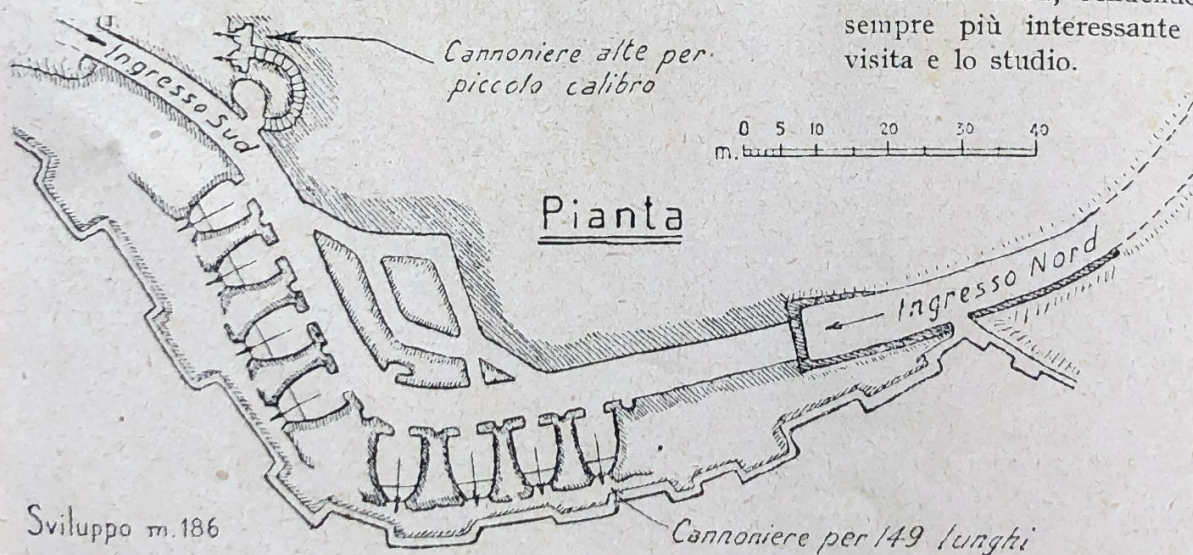
E pare anche, secondo la leggenda che corre insistente fra i contadini dei luoghi, che talvolta le grotte abbian servito anche da cimiteri spicciativi. Per quanto non improbabile, la cosa merita però una conferma che fino ad ora non ho avuto occasione di trovare. Ma ve ne sono ancora tante di grotte da visitare che potrebbe darsi...

Sfruttamento per l'offesa.

Gli sfruttamenti fino ad ora accennati, sono però di carattere passivo, si riferiscono solo alla difesa, alla protezione. Se ne immaginarono anche altri, quando le condizioni vi si prestarono, di carattere attivo, dove, assieme alla protezione, vi era anche l'offesa. Feritoie per mitra-

gliatrici, cannoniere per artiglierie, installazioni per riflettori scomparenti, ricavate adattando opportunamente, con lavori di perforazione, le cavità che vi si prestavano e da dove, nella tranquilla sicurezza della poderosa corazzatura di roccia spessa qualche decina di metri, si agiva efficacemente contro le nostre posizioni ben individuate e contro le truppe faticosamente avanzanti.

All'esterno, nulla appariva. Feritoie e cannoniere dissimulate, naturalmente mascherate e confuse nelle rocce circostanti, nessun segno appariscente della cavità sotterranea mascherata dalla vôlta naturale; le uscite retrostanti abilmente occultate, spesso nascoste fra cespugli o celate nell'interno di boschi. L'avvistarne l'esistenza e stabilire l'ubicazione precisa, sia dagli osservatori di terra come dall'aria, era ben difficile per non dire impossibile. Anche oggi si passa vicino ad esse senza accorgersene e spesso, anche conoscendone l'esistenza, occorre parecchio tempo per rintracciarle. Qualche volta però un colpo fortunato andava al punto giusto ed allora era un guaio serio!

791 - LA CAVERNA DEL FUOCO, ALL' HERMADA.
Si osservino con cura i dettagli della pianta per farsi un concetto dell'ingegnosità e dell'importanza dell'adattamento.

nei riguardi dello sfruttamento di guerra: pozzi, caverne ad ambiente ampio unico o multiplo, caverne foggiate a corridoio come vedesi nei disegni. Per ognuna di esse l'adattamento più usato è indicato molto all'ingrosso nelle figure stesse. Spesso naturalmente i diversi tipi e adattamenti si trovano contemporaneamente nella stessa cavità, succedendosi ed alternandosi a seconda del capriccio della natura; a volte in forme rudimentali appena accennate, altre in completo ed ampio ingegnosissimo sviluppo. L'adattamento segue tali forme e le sfrutta nel miglior modo a seconda dell'uso e dei mezzi e della genialità di chi è preposto ai lavori. Ne deriva così una varietà d'insieme e di particolari, dove, pure ripetendosi gli stessi concetti, si osserva una applicazione speciale che differenzia nell'insieme e nei particolari l'una dall'altra, rendendone sempre più interessante la visita e lo studio.

1058 - LE MAGNIFICHE GALLERIE ARTIFICIALI DELL' OLMETO (BRESTOVEC).

I tre tipi degli sfruttamenti di guerra.

Riassumendo e schematizzando si possono riunire in tre forme tipiche le cavità naturali

Lungo le pareti, dalle vôlte, dal suolo, appaiono qua e là formazioni calcaree annerite dal fumo, talvolta adattate anch'esse a sedili, tavolini, sostegni, rigate di nomi, sigle,

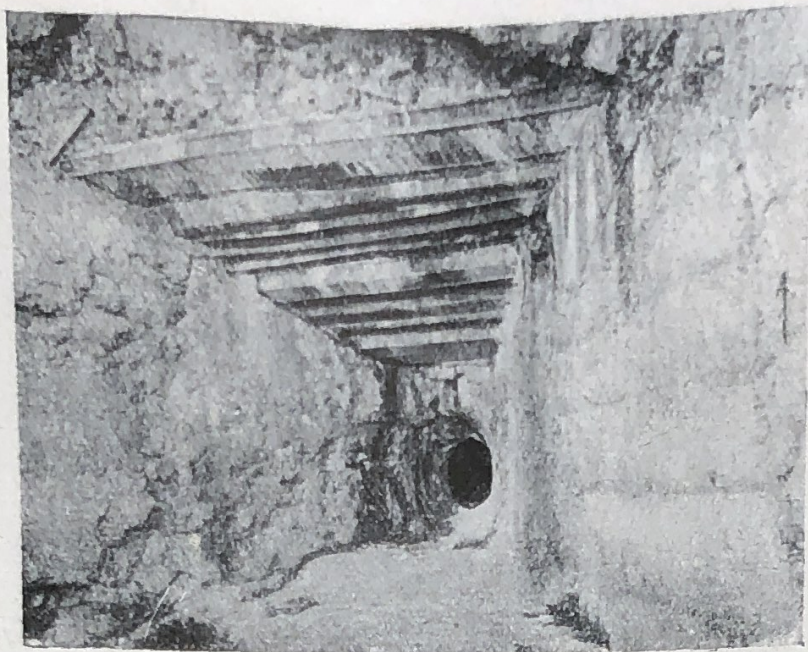
tentativi di disegni, ma in genere stroncate e guaste, con gran dolore degli appassionati ammiratori delle loro caratteristiche e varie bellezze. Pezzi e frantumi sono sparsi dappertutto, all'esterno, in terra e fra i rottami e il pietrisco di sgombero, dove costituiscono l'indizio più sicuro della vicinanza di cavità naturali e servono perciò da richiamo e da guida.

1334 - CAVERNA DEL PREDIL.
A grande altitudine (m. 1230) dominava il valico, ed era ingegnosamente combinata con cannoniere a diversa altezza, in comunicazione con osservatorio, alloggi di truppa, comando, ecc.

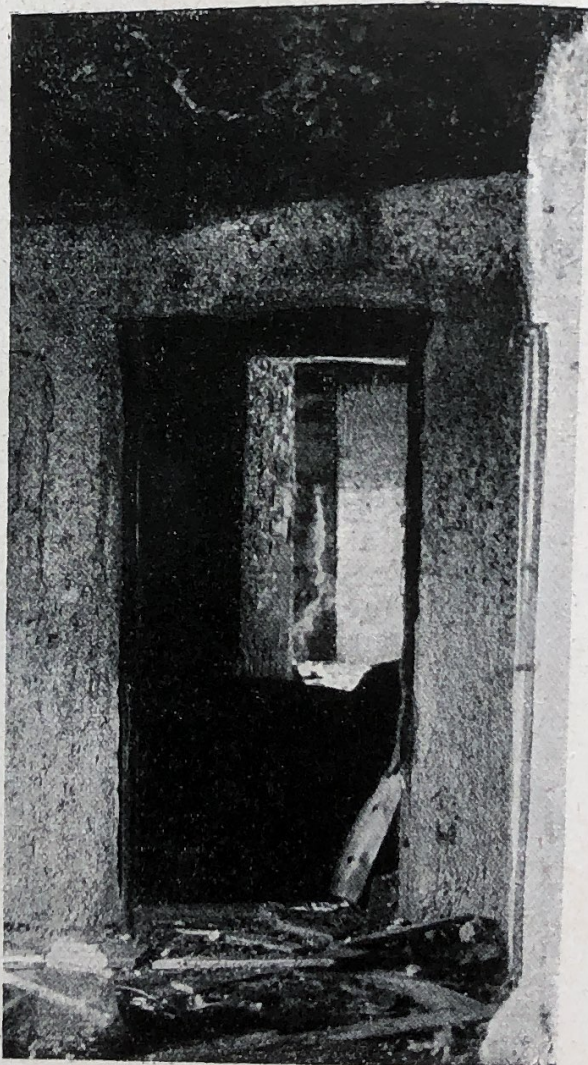
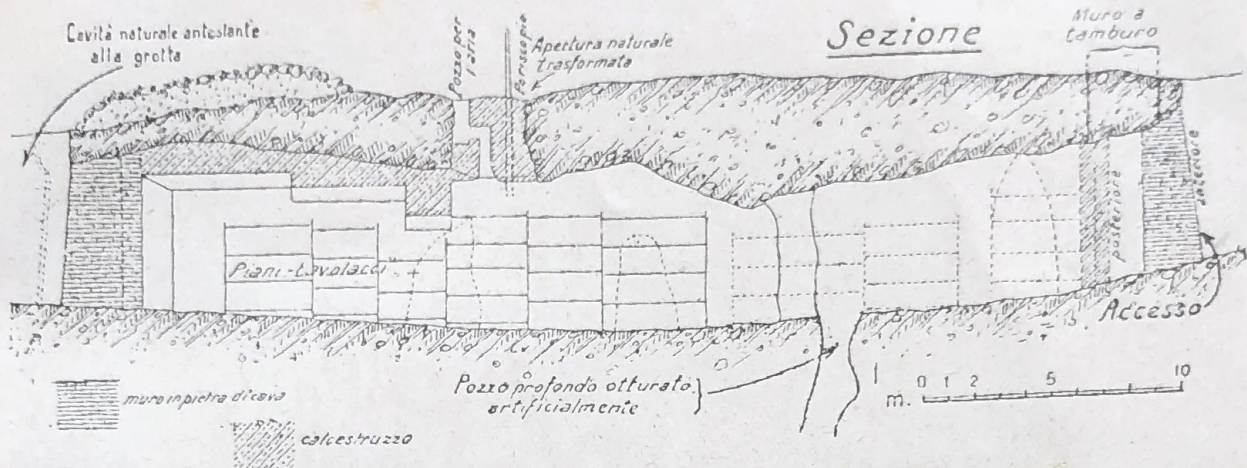
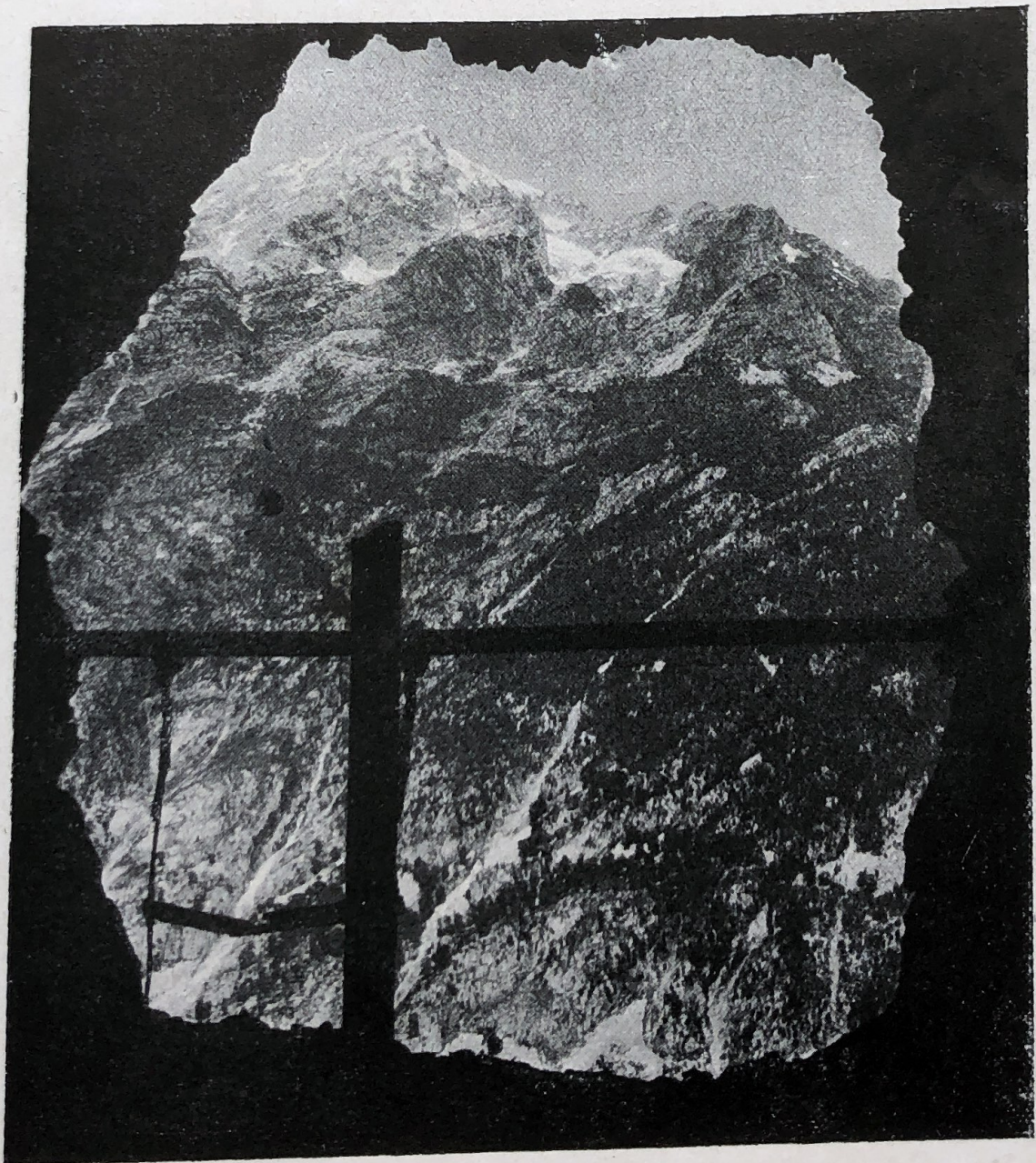
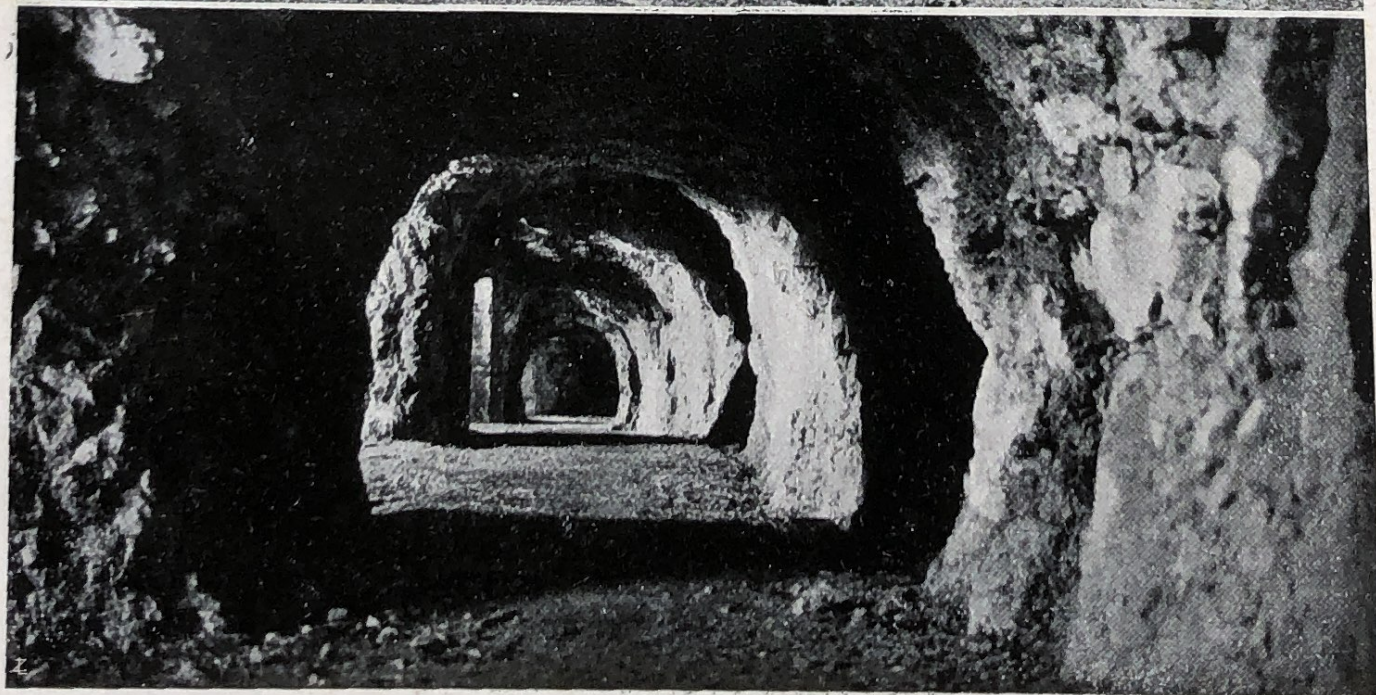
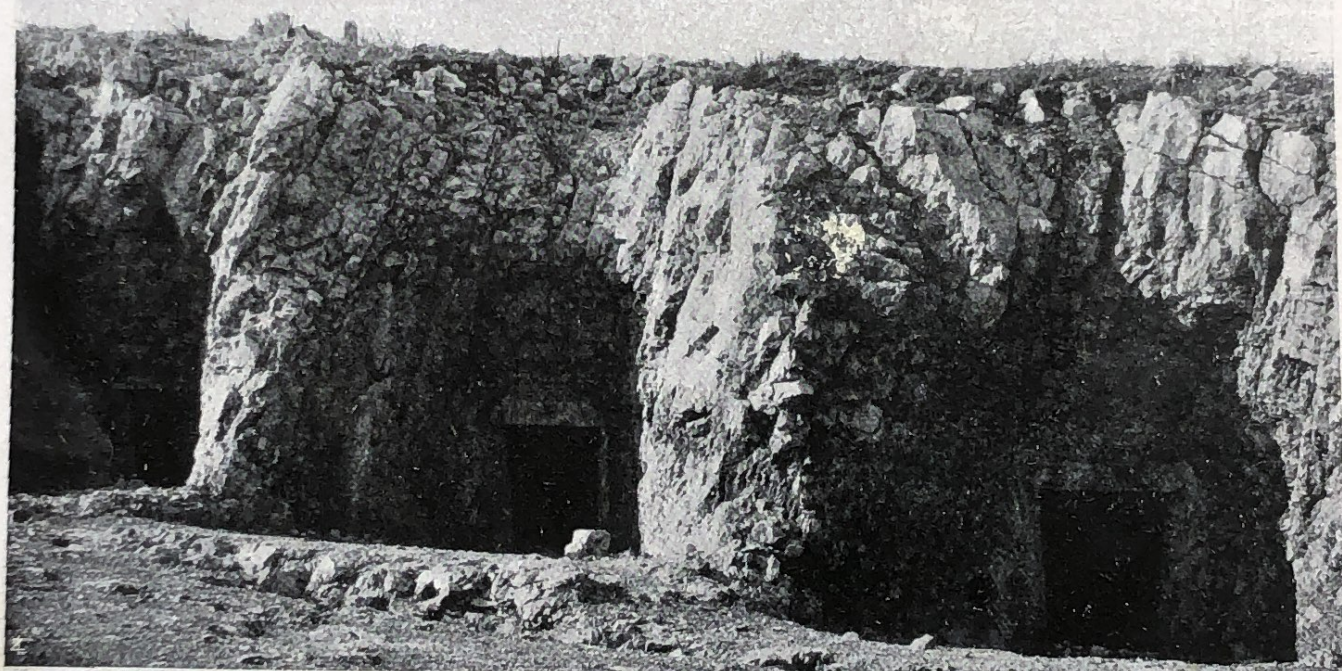
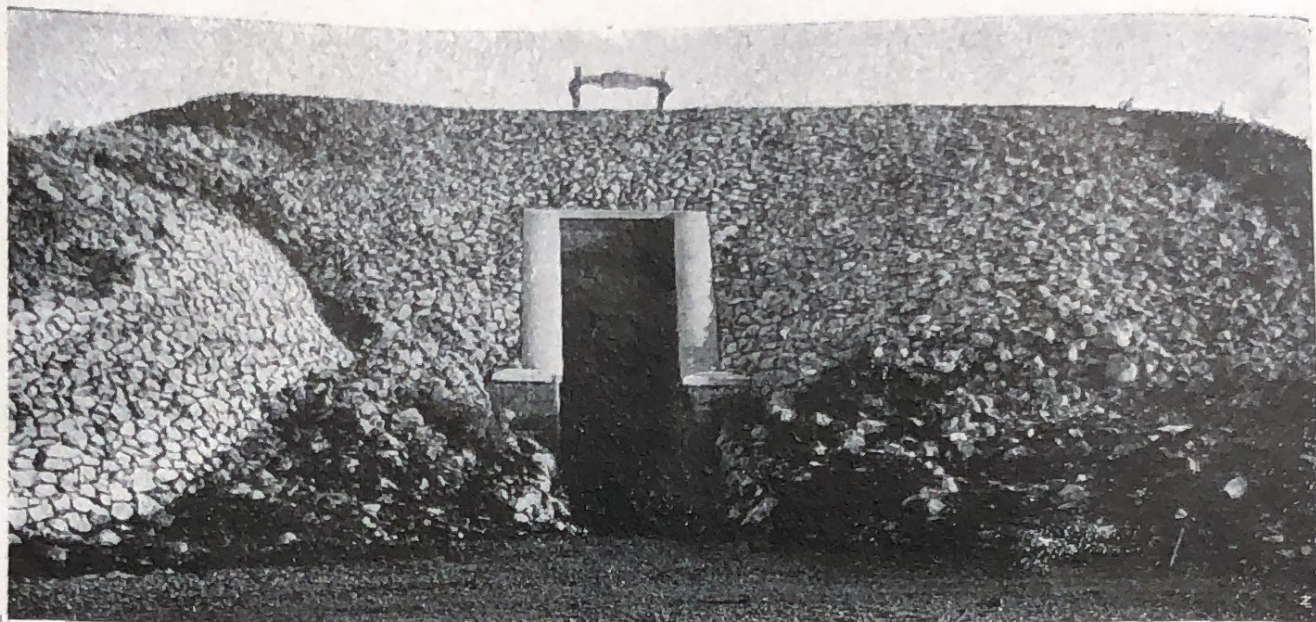
Le caverne artificiali.

Non sempre però, nè dappertutto, si trovarono grotte naturali da sfruttare, mentre sempre e dappertutto dove si combatteva occorreva coprirsi, rintanarsi, cacciarsi sottoterra. Allora era necessario ricorrere ai minatori; e lo sanno i nostri quanto lavoro dovettero fare lungo tutta la fronte dove, oltre a quelli di maggior mole (Tofane, Lana, Grappa, Pasubio e tanti altri diffusamente conosciuti), si può dire che non vi fosse tratto sia pur piccolo di trincea, dove non avesse lavorato il fioretto delle perforatrici, il piccone od il pistoletto del minatore. Ed anche gli Austriaci non trovarono sempre un Carso compiacente, che fornisse dovizia di antri profondi dove fosse sufficiente l'adattamento. Anche essi dovettero creare del nuovo e, dove fu necessario, crearono e non si risparmiarono nè rimasero secondi in quantità e mole di lavori, come qualche volta invece si è creduto.

Basta una visita, sia pur rapida, là dove si è combattuto; basta passare nel Vallone, per avere ancora oggi la impressione viva della quantità di lavoro fatto da Italiani e da Austriaci. I versanti opposti sembrano mastodontici alveari, dove ogni cella è rappresentata da un buco, da uno scavo,

465 - GROTTA DI NOVELLO.
Uno dei due ingressi, con lapide.

1074 - UNO DEGLI «OCCHIALONI» DELLE CAVERNE DELLO SVINIAK.

difficoltà incontrate dal nostro Esercito per salire gli speroni del Carso, dato il dominio assoluto che vi aveva il nemico. In una linda casetta nuova, presso l'ingresso, alloggiano la guardia ed il custode. Tutt'intorno, sparsi sul terreno testimone di epiche lotte, cippi, lapidi, piccoli monumenti ricordano gloriosi caduti, reggimenti e reparti che qui s'inghirlandarono di gloria e versarono il loro sangue. L'ingresso, solenne nella sua semplicità, mette in un lungo corridoio rivestito di cemento, che s'allarga in seguito in capaci ambienti scavati nella viva roccia dal lavoro paziente e costante di migliaia di uomini. Gli scavi che vi abbiamo trovato arrivandovi non erano certo inferiori per numero e mole a quelli che vi abbiamo poi ricavati noi. E non tutti piccoli, e non tutti sole «tane», ma alcuni di proporzioni grandiose, ottenuti artificialmente, che assumono importanza preminente sia per dimensioni, sia per ardimento di progetto, come per abilità di esecuzione.

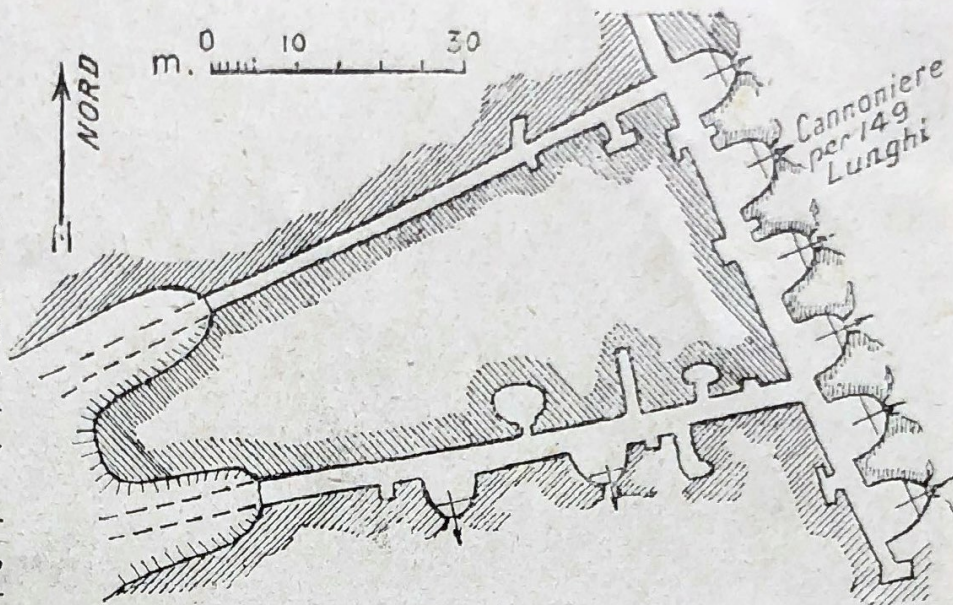
La magnifica galleria del S. Michele (vedi pag. 58), fu costruita per 8 cannoni da 149 e, in attesa d'essere armata, servì al Comando della gloriosa 3ª Armata per assistere ai numerosi attacchi delle eroiche sue truppe. Quella dell'Olmeto (Brestovec) (n. 1058), che si scorge dal Vallone dominare con le sue cannoniere imponenti, venne anch'essa preparata per i 149, ed entrambe organizzate in modo da contenere, oltre i pezzi, quanto occorreva di personale e di materiale al sicuro e completo funzionamento. Sono, queste due, prodotti ciclopici dell'arte militare, sia per arditezza di concezione, come per abilità di costruzione. Il visitatore, anche ora, rimane ammirato dalla grandiosità del lavoro che le fotografie ed i disegni qui riportati mettono bene in rilievo. Facile e comoda la visita, specie al S. Michele, dove una buona rotabile arriva fino all'imbocco sull'ampio piazzale, dal quale si gode un maraviglioso panorama sull'Isonzo da Gorizia al mare, sulla piana friulana e su una gran cerchia di monti, e si riceve palpitante l'impressione delle

1074 - LAVORI IN CEMENTO NELLE CAVERNE DELLO SVINIAK (GRUGNO).

473 - GROTTA DI TEMNIZZA, DETTA «DELLE MUNIZIONI» CON FORTI DIFESE ALLE DUE ESTREMITÀ, TRASFORMAZIONE DI UN' APERTURA SUPERIORE E TUTTI I SERVIZI INTERNI DI ALLOGGIO.

1074 - IL ROMBON DALLE CAVERNE DELLO SVINIAK (GRUGNO).

LE GRANDIOSE GALLERIE ARTIFICIALI SCAVATE DALLA III ARMATA NEL SAN MICHELE.

cia, destinati ad alloggiare i grossi cannoni od a servire da ricovero per uomini, munizioni, materiali. Ampie cannoniere, che richiesero all'esterno enorme lavoro di scavo, dànno aria e luce a tutto l'interno, ai rami secondari, agli antri ed agli asili sicuri ricavati in posizioni opportune.

GALLERIE DEL S. MICHELE.

Con una scaletta verticale a scalini di ferro, si esce dall'ultima cannoniera all'aperto e si raggiunge per sentiero sassoso la soprastante Cima Tre del S. Michele, da dove l'occhio abbraccia tutto il teatro di guerra del Carso, dal Faiti all'Hermada. Sulla vetta, presso al cippo di Cima Tre, in un masso fu spianata una lapide che, con profondo e simpatico senso cavalleresco, ricorda come in quel punto Italiani ed Ungheresi combatterono fieramente e caddero da eroi:

SU QUESTA CIMA
ITALIANI ED UNGHERESI
COMBATTENDO DA PRODI
SI AFFRATELLARONO NELLA MORTE
LUGLIO MCMXV - AGOSTO MCMXVI

Altre caverne artificiali, se pur di mole inferiore, di uguale ardimento, vennero costruite e predisposte prima della guerra dagli Austriaci al Grugno (Sviniak) (n. 1549), e dagli *Occhialoni*, ben noti a chi ha combattuto in Alto Isonzo, dominavano tutta la conca di Plezzo, in mezzo ad una poderosa e complessa sistemazione difensiva del piano occidentale del Grugno (Sviniak), pilastro maestoso, ardito ed acuminato, piantato come enorme paracarro al bivio dove la strada che fiancheggia l'Isonzo si biforca per risalire a sinistra verso il Predil, a destra nella Valle di Trenta. La sistemazione era completa già nell'aprile del 1915, come appare da scritte nel cemento, ancora conservate nelle trincee in roccia sottostanti alle caverne. L'ingresso alla caverna era volto verso Val Trenta, nascosto nel bosco. Vi si arriva per ripida, stretta mulattiera. I cannoni da 120 che armavano le caverne, devono essere stati issati da un ripidissimo canalone a mezzo di argani, dei quali esiste ancora qualche traccia. Per prudenza o per comodità, la caverna aveva anche un altro accesso dal lato nord, a mezzo di scale a corda.

Un'altra a due cannoniere disposte su un asse verticale, anzichè orizzontale, comunicanti con una scala fra di loro, ricavata dalle rocce sovrastanti alla batteria alta del Predil (n. 1334), batteva le provenienze da Sella Nevea, in sostituzione dei forti corazzati sottostanti che, come era prevedibile, furono facile e sollecita preda dei nostri 305. Per quanto scoperta e fatta segno a violento fuoco, come lo dimostrano la distruzione del bosco e le rovine ancora esistenti attorno alle cannoniere, pure non sembra che i vari ambienti interni dei due piani abbiano sofferto danni.

⁂

Se i piccoli e numerosi antri scavati febbrilmente per ricoverare e proteggere pochi uomini, se le trincee e i camminamenti incisi nella roccia viva a colpi di piccone o con deboli mine, di notte, potranno, per il lavoro del tempo e dell'uomo guastarsi, franare, riempirsi, sparire, annullando le tracce naturali del dolore e della gloria che ivi imperarono, questi altri colossi della fortificazione odierna rimarranno in eterno come quelli forgiati dalla natura, eloquenti testimoni dell'immane e sublime tragedia che si è svolta attorno ad essi.

Colonnello ITALO GARIBOLDI.

Fotografie e schizzi dell'A. e della squadra fotografica dipendente. Piani e profili dell'A., con la cooperazione di soci dell'« Alpina delle Giulie » di Trieste (Commissione Grotte) e da pubblicazioni austriache.

(fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno)

ZOLDO ALTO - CHIESETTA DI COI (m. 1493) CON IL MONTE PELMO (m. 3168).

LA «VAL DI ZOLDO»

Il tratto delle Alpi Bellunesi compreso fra il medio corso della Piave ed il Cordevole, è solcato da una profonda incisione sul cui fondo scorre il torrente Maè, che poco a valle di Longarone affluisce nella Piave.

Il bacino del Maè si identifica con la *«Val di Zoldo»* o *«Valle Zoldana»* o, più brevemente *«il Zoldano»*.

La Val di Zoldo è, fra le valli alpine, una delle più pittoresche; fresca di boschi e di acque limpide ed abbondanti, contornata ma non oppressa da massicci dolomitici che imponenti si elevano nella maestosa bellezza delle loro più variate architetture, essa presenta una successione di riposanti vedute, chiuse dai più meravigliosi sfondi alpini che si possano immaginare.

LA REGIONE DELLO ZOLDANO.

Le forme fantastiche del Monte Civetta (metri 3218) che sulla destra dell'Alta Val di Zoldo allunga verso settentrione le sue impervie pareti rocciose fino a rifletterle nelle limpide e tranquille acque del laghetto di Coldai (metri 2146), hanno per contrapposto sulla sinistra della Valle, la severa maestà del Monte Pelmo (metri

In alto: FORNO DI ZOLDO - FORNESIGHE CON IL MONTE PELMO (m. 3168).

In basso: LA PIEVE FORNO DI ZOLDO.
La Pieve dedicata a S. Floriano. Possiede un bellissimo lavoro del Brustolon: l'altare delle anime. All'esterno, sopra la porta, si notano un leone di S. Marco e tracce di antichi affreschi; fra questi uno dei soliti enormi di S. Cristoforo.
La chiesa venne costruita nel 1494; il campanile a guglia altissima e sottile che gli sta vicino è recente, essendo stato costruito sulle rovine di altro incendiatosi nel 1834.

(*fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno e fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia*)

3168) che isolato si eleva a dominare da sovrano le valli del Maè, del Boite e del Fiorentina.

Verso mezzodì il Civetta si prolunga con un ininterrotto baluardo di rocce, che assume le più fantastiche forme, fino al Monte Moiazza (m. 2868); più a sud la cortina rocciosa si abbassa al Passo Duran (m. 1605) per risollevarsi nelle Cime di S. Sebastiano (m. 2488) di M. Tamer (m. 2346) e di Monte Castello (m. 2499).

A mezzogiorno il gruppo del Monte Pramper (m. 2408) e quello delle Cime di Mezzodì (m. 2360) chiudono quasi la valle e mandano verso oriente le loro scoscese pendici fin contro gli speroni di Cime Bosco Negro (m. 2416) e di M. Rocchetta (m. 2436), lasciando appena libero allo sfogo del torrente Maè un ristretto passaggio.

Ad oriente le pareti rocciose di M. Rocchetta si prolungano verso nord col Monte Sfornioi (m. 2409), M. Sassolungo (metri 2413), Croda Cuz (m. 2201) e M. Dubiea (m. 1660) che sovrasta Cibiana in Val Boite e Perarolo in Val di Piave.

Fra M. Sfornioi ed il fondo di Val Maè si elevano le curiose rocce di Spiz S. Pietro (m. 2084) e di M. Castellin (metri 1577) e fra quest'ultimo gruppo e il Pelmo, limitano ad oriente la valle, una serie di alture più o meno elevate e tondeggianti ricoperte da pascoli e da folti boschi.

Taluno dei massicci dolomitici sopra indicati si ammanta alla base coi caratteristici ghiaioni e sfasciumi rocciosi, che si allungano in basso fino a lambire i prati ed i boschi.

Una serie di brevi contrafforti, di speroni e talvolta di dossi isolati, ora tondeggianti ora irti di rocce, si staccano dai massicci dolomitici predetti e si inoltrano verso il

(fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno)

ZOLDO ALTO - GOIMA.

mezzo della valle facendo assumere ad essa una successione di aspetti oltremodo variata e interessante.

Verso il suo sbocco nella Piave, la valle del Maè è assai ristretta ed in molti punti assume l'aspetto di una forra profonda molto angusta, sul cui fondo balza impetuoso fra i massi il torrente. Alla forra ora detta sovrastano lateralmente dei tratti di terreno pianeggiante situati alla medesima quota di livello ed ugualmente coltivati a prato che, veduti di scorcio in lontananza, danno l'impressione di un unico piano continuo occupante, senza intervallo visibile, ambedue le sponde del torrente.

Alla metà circa del suo sviluppo, la valle si allarga ed a Forno di Zoldo la visuale può già abbracciare un panorama abbastanza vasto che sempre più si apre a mano a mano che si risale verso la testata della valle.

La parte più alta di questa si presenta come un ampio anfiteatro formato da un succedersi di piani prativi in taluni punti acquitrinosi, di boschi folti, di ruscelli spumeggianti, aventi per sfondo i massicci del Pelmo e del Civetta che dominano nettamente gli altri monti circostanti e, quasi maestose sentinelle, sembrano vigilare affinchè nulla turbi la pace ed il silenzio del mirabile paesaggio.

La varietà di questo, data dall'alternarsi di piani prativi a dossi boscosi ed a rocce che in mille forme fantastiche si elevano, offrendo arrampicate emozionanti a distanze relativamente brevi dai luoghi abitati e talune raggiungibili alla base mediante strade rotabili o comode mulattiere, l'acqua assai pura ed ovunque abbondante, il clima sanissimo (altitudine dei centri abitati da m. 850 a m. 1300 circa), valgono a riunire nella Val di Zoldo quanto di meglio si possa desiderare per un soggiorno estivo in alta montagna.

Gli abitati, taluno nascosto in fondo valle ma generalmente adagiati a mezza costa fra prati e boschi, offrono gli aspetti caratteristici dei villaggi del Cadore. I fabbricati sono quasi sempre staccati l'uno dall'altro, coperti con *scandole*, provvisti di grandi ballatoi in legname anneriti dal tempo; le chiese contengono pregevoli dipinti e sculture in legno, dovute alla mano sapiente di artisti zoldani come il Brustolon e Besarel che, anche fuori della valle nativa, seppero affermarsi nella simpatica e difficile arte dell'intaglio del legno; accompagnano le chiese campanili in generale molto alti, sottili, terminati a cuspide aguzza; le strade ed i sentieri sono separati dalle molto suddivise

proprietà private, mediante staccionate di legno.

***

La Valle di Zoldo — posta com'è fra le valli della Piave, del Boite e del Cordevole, ricca di legname e provvista, come si dirà in seguito, di miniere che un tempo venivano coltivate per l'estrazione del ferro — ha fino dai tempi più remoti sentita la necessità di avere buone comunicazioni, specialmente con la strada che risale la valle della Piave. Una buona rotabile, costruita migliorando opportunamente le carrerecce e le antiche mulattiere esistenti, collegava fino dal 1878-80 i centri più importanti: Fusine e Forno di Zoldo (1) fra di loro e quest'ultimo con Longarone. (Longarone-Forno di Zoldo km. 18,8; Forno di Zoldo-Fusine km. 6,2).

Le comunicazioni con le valli attigue avvenivano per mezzo delle antiche ed ottime mulattiere che da Forno di Zoldo mettevano per Forcella Cibiana a Cibiana e Venas in Val Boite; da Dont per il Passo Duran a Lavalle ed Agordo in Val Cordevole; da Fusine per Mareson e Forcella Staulanza in Val Fiorentina a Pescul e Caprile in Val Cordevole; pure da Mareson per Forcella d'Alleghe ad Alleghe in Val Cordevole; da Forno di Zoldo per Forcella Moschesin a La Valle ed Agordo in Val Cordevole.

(*fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia*)

SALITA AL RIFUGIO COLDAI, NEL FONDO LA CASERA STAULANZA.

Nel 1914 venne prolungata la rotabile Longarone-Forno di Zoldo-Fusine fino alla forcella Staulanza e Pescul dove si collega con la rotabile Pescul-Selva-Caprile. (Fusine-Forcella Staulanza km. 8,2; F. Staulanza-Pescul km. 7; Pescul-Caprile km. 8,8).

Tale prolungamento veniva così a mettere in diretta comunicazione la Val di Zoldo con la Valle Fiorentina e con la Valle del Cordevole. (Longarone-Caprile km. 49).

La strada della Staulanza sale assai comoda fin sotto le pareti occidentali del Pelmo e da essa si può godere lo spettacolo sempre nuovo ed impressionante che presentano le pareti rocciose di quel magnifico massiccio dolomitico (1).

Durante la guerra furono iniziate la strada rotabile trasversale Forno di Zoldo-Forcella Cibiana in collegamento con la Forcella Cibiana-Venas in Val Boite (sviluppo km. 25 da Forno di Zoldo a Venas) e la rotabile Dont-Passo Duran-La Valle-Agordo in Val Cordevole (sviluppo km. 21 da Forno di Zoldo-Dont-La Valle ed Agordo). Queste due importanti vie di comunicazione che consentirebbero il diretto allacciamento della strada nazionale di Allemagna, in Valle del Boite, con la strada provinciale Agordina di Val Cordevole, attraverso la Val di Zoldo, non furono però ultimate. I lavori di non

(1) Per i dati riflettenti i luoghi abitati, gli itinerari ecc. vedansi le pagg. da 47 a 54 del II vol. della Guida delle *Tre Venezie* del T. C. I.

(1) Vedasi il foglio 6 (fascicolo III) dell'*Atlante Stradale d'Italia* del T. C. I.

(fot. E. Fiorot Della Lena, Venezia)

RIFUGIO COLDAI (m. 2133).

grande entità necessari pel completamento di esse sono tuttora sospesi perchè gli enti interessati, per deficienza di mezzi e per ragioni burocratiche di competenza, non hanno ancora trovato modo di provvedere al finanziamento dei lavori in discorso.

Eppure queste due strade rivestono una importanza speciale quando si riflette che esse si possono considerare come facenti parte di un'arteria unica di grande comunicazione che parte da Venas in Val Boite e mette direttamente ad Agordo in Val Cordevole, dove trova il suo naturale prolungamento verso occidente nella rotabile Agordo-Gosaldo-Passo Cereda-Fiera di Primiero, pure costruita durante la guerra ed oggi in discreto stato di conservazione e manutenzione, alla quale fa seguito la grande rotabile Fiera di Primiero-Imer-Passo della Gabbera-Canal S. Bovo-Passo del Broccon-Castel Tesino costruita dal governo austriaco anteguerra e la camionabile Castel Tesino-Grigno in Valsugana, costruita dal genio militare italiano durante il primo periodo della guerra. (Agordo-Fiera Primiero km. 34; Fiera Primiero-Castel Tesino km. 48; Castel Tesino-Grigno km. 11,1).

Questo notevole nastro stradale continuo, dello sviluppo di km. 140 circa da Venas a Grigno, avente direzione generale quasi costante da NE. a SO., e che mette in comunicazione diretta la Val del Boite con la Val Sugana tagliando trasversalmente la Val di Zoldo, la Val Cordevole, la Valle del Cismon e la Val Vanoi, si svolge quasi parallelamente alla grande strada delle Dolomiti, che corre da 20 a 30 km. a monte di esso, ed attraversa regioni altrettanto pittoresche variate ed interessanti di quelle percorse dalla strada delle Dolomiti medesima.

Si scorge quindi come il completamento delle due strade Forcella Cibiana-Forno di Zoldo e Forno di Zoldo-Passo Duran-La Valle, rivesta carattere di grande interesse anche dal lato turistico. È da augurarsi che, resa finalmente esecutoria la classifica delle nuove strade rotabili costruite durante la guerra, gli enti interessati abbiano volontà e modo di provvedere al completamento ed alla manutenzione di esse per assicurare al

Paese un patrimonio non trascurabile che, lasciato com'è in abbandono, va di giorno in giorno in serio deperimento.

E tale provvedimento si impone non solo dal punto di vista dell'interesse generale, ma anche in considerazione dei vantaggi particolari che le vallate interessate potranno risentire dall'uso delle nuove strade in parola sia pei bisogni locali e più ancora per gli utili che esse vallate realizzaranno quando le strade di che si tratta potranno essere percorse nella stagione estiva dalle numerose comitive di turisti amanti della montagna.

(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)
ALLEGHE E IL LAGO OMONIMO VEDUTI DA COLDAI.

La Val di Zoldo, per mezzo della strada della Staulanza che, come si disse, mette capo a Pescul e Selva in Val Fiorentina, potrà comunicare direttamente anche con Cortina d'Ampezzo, quando sarà completata la strada Selva-Forcella Zonia-Val Costeana che raggiunge a Pocol, presso Cortina, la grande strada delle Dolomiti.

Anche la rotabile Selva-Forcella Zonia-Pocol venne iniziata durante la guerra ma non fu portata a compimento (1).

***

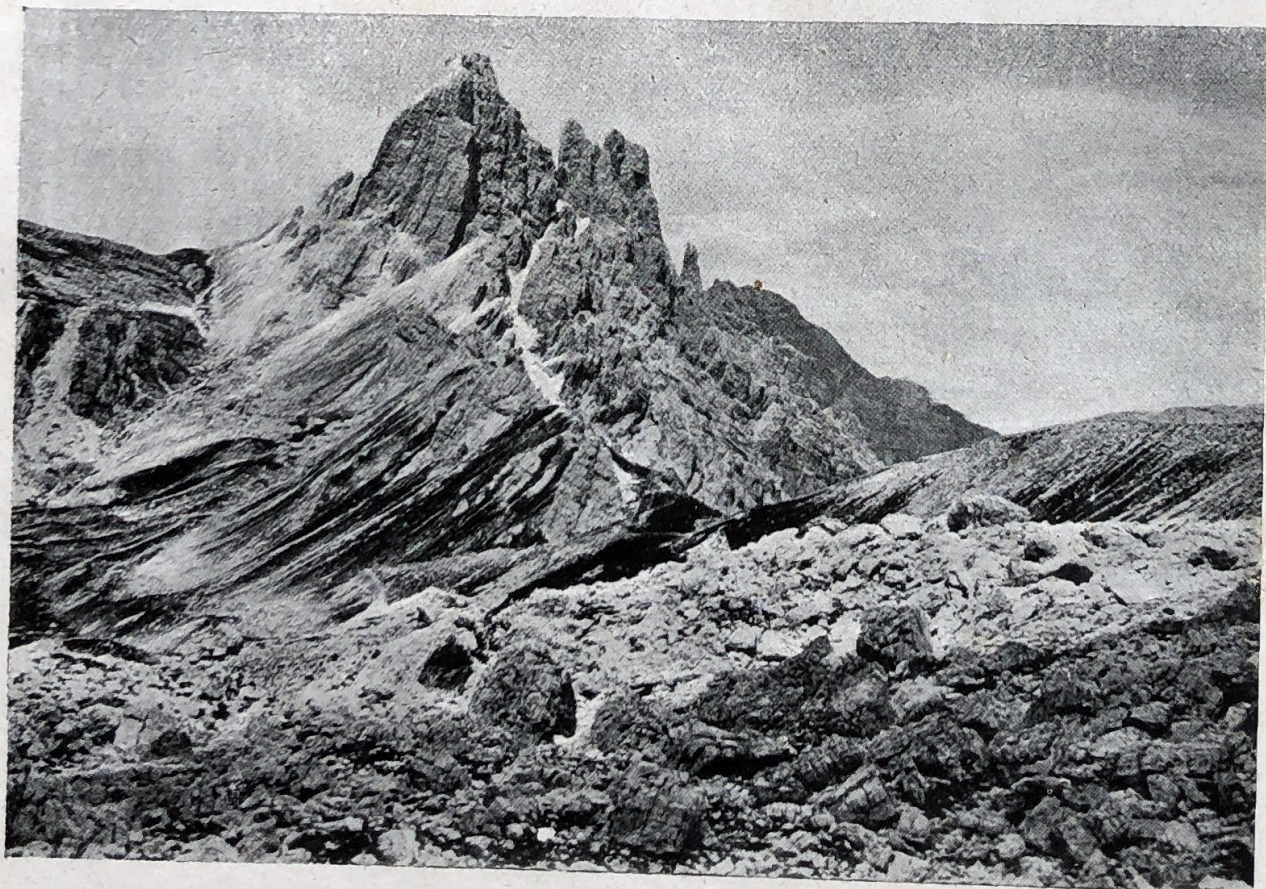
La Val di Zoldo è abitata da popolazione di tipo veneto-ladino la cui caratteristica parlata a denti stretti ed a lunghe cadenze tutte particolari, si distingue assai nettamente dai vicini dialetti bellunese, agordino e cadorino.

Il territorio dello Zoldano si suddivide nei due Comuni di Forno di Zoldo e Zoldo Alto (Capoluogo Fusine) facenti parte del Circondario di Longarone e nel Comune di Zoppè che amministrativamente appartiene al Cado-

(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)
LAGO DI COLDAI m. 2146).

(1) Vedasi l'articolo: *Una strada di guerra che meriterebbe d'essere conservata* - Rivista *Le Vie d'Italia*, settembre 1923, pag. 1019.

(*fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia*)

TORRIONI DI M. PELMO DAL SENTIERO PEL RIFUGIO VENEZIA.

CRODA DA LAGO (m. 2705). (*fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia*)

re, benchè sia situato completamente nel bacino del Maè.

Il Zoldano seguì in massima le sorti del Bellunese e del Cadore e nel 1509 al tempo della lega di Cambrai, gli zoldani diedero valido aiuto alle schiere della Repubblica Veneta che, comandate da Bartolomeo di Alviano, dovevano contrastare ai Tedeschi la occupazione del Cadore. Giunto a Longarone, l'Alviano deviò per la Val di Zoldo e Cibiana e, guidato dai Zoldani, a marce forzate il 2 marzo di detto anno piombò a Rusecco a tergo degli imperiali scesi da Cortina per impadronirsi del Castello di Pieve di Cadore ed inflisse loro una terribile sconfitta.

Gli Zoldani stessi, che nel 1848 avevano date prove di valore respingendo gli austriaci ai Tovi, fra Longarone e Soffranco, concorrendo così validamente alla strenua difesa del Cadore diretta da P. F. Calvi, durante l'ultima guerra emularono le virtù dei padri e diedero alla Patria il loro sangue migliore. La Val di Zoldo, divenne durante la guerra e subito dopo l'occupazione di Cortina, zona attigua a quella delle operazioni e subì durante l'anno di invasione le stesse vicende alle quali furono soggette le altre terre invase.

(*fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte. Belluno*)
RIFUGIO VENEZIA (m. 1947) VERSO FORCELLA FORADA (m. 1975).

***

La Val Zoldana era un tempo conosciuta per l'industria della lavorazione del ferro che vi fioriva; il ferro veniva ricavato da minerali (ferro oligisto e pirite) estratti da miniere poste nella valle e che si coltivavano con discreto risultato.

Tracce di tali miniere esistono tuttora a Spiz Zuel (m. 2036), situato a NO. di Forno di Zoldo fra il Maè ed il M. Civetta, dove si notano dei profondi pozzi che forse servivano alla ventilazione delle gallerie; di queste una, che partiva da Sottorogno, è ancora visibile e un'altra pare esistesse con imbocco presso Fusine; di quest'ultima se ne è perduta ogni traccia.

I nomi stessi di Forno e Fusine, che hanno assunto i due centri abitati più importanti dello Zoldano, restano a provare come essi sieno sorti insieme all'industria che in seguito alla scoperta delle miniere di ferro veniva prendendo sviluppo nella valle.

Fino a pochi anni addietro era ancora dato di vedere in azione qualcuna delle primitive officine nelle quali veniva eseguita la lavorazione del ferro per ricavare a mano bullette e chiodi (*brôcie* e *ciôdi*). Il ferro impiegato per tali lavorazioni, da lungo tempo, non proveniva però più dal minerale estratto dalle miniere della valle, ma per i bisogni della sopravvissuta piccola industria, veniva utilizzata vecchia ferramenta acquistata a poco prezzo nelle valli vicine, dagli stessi incaricati di smerciare i chiodi e le bullette fabbricati in Val di Zoldo.

La predetta lavorazione si eseguiva senza uso di macchine od utensili speciali di alcun genere ed un solo operaio accudiva successivamente a tutte le operazioni occorrenti per ricavare dalla verga di ferro dolce (opportunamente fucinata e preparata sull'incudine a colpi di martello, o sotto il maglio ad acqua) il chiodo o la bulletta, usando sem-

(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)

GRUPPO DELLA ROCCHETTA. LA FRECCIA INDICA IL SASSO O BECCO DI MEZZODÌ.

plicemente il martello, la tenaglia e l'incudine. La sveltezza e l'abilità nell'eseguire tali operazioni da parte dei vecchi ed esperti fabbri locali, erano notevoli ed assai interessante riusciva il vedere la facilità con la quale da una spranga di ferro dolce veniva reciso un pezzetto, immediatamente trasformato con pochi colpi di martello bene assestati, in chiodo od in bulletta.

L'industria ora detta fioriva ancora pochi lustri addietro ed i prodotti servivano al consumo locale ed ai bisogni della regione.

I caratteristici carrettini zoldani carichi di sacchetti di tela contenenti chiodi e bullette, che giravano senza posa di paese in paese per smerciare il prodotto della Valle e per acquistare ferramenta vecchia, che poi veniva trasportata in Zoldo e trasformata in *brôcie* e *ciôdi*, sono tuttora ricordati in quelle vallate.

Migliorate le comunicazioni, i chiodi e le bullette fabbricate a macchina e provenienti dai grandi centri industriali, penetrarono in ogni più remota borgata e la fabbricazione a mano di essi in Val di Zoldo restò dapprima paralizzata e poi scomparve del tutto.

Tracce di antiche officine e magli per la lavorazione del ferro rimangono ancora sparse lungo il corso del Maè.

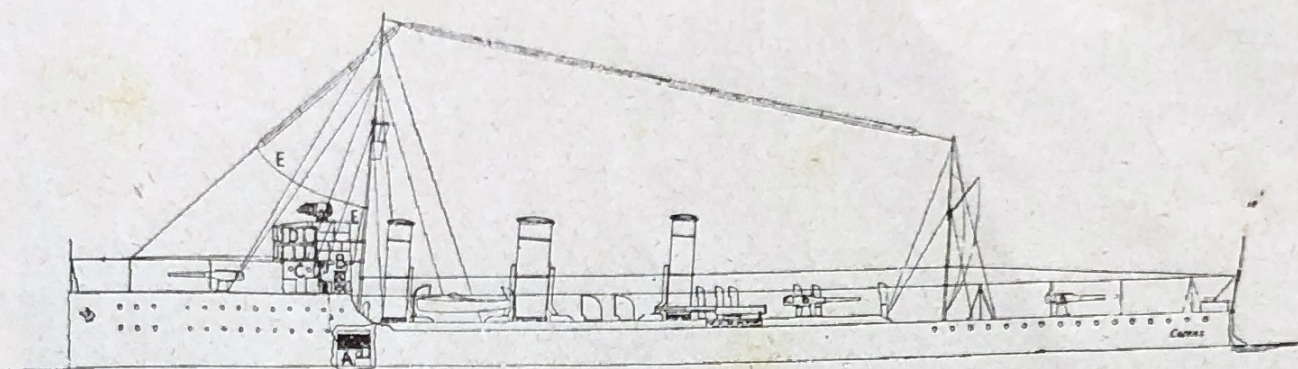
Di minerali di piombo e di argento ed antracite si trovarono anche tracce nella Valle di Zoldo e pare che per essere lavorati nella valle stessa venissero portati dal di fuori anche altri minerali. Sono ben noti i grandi cumuli di minerale esistenti a Forcella Staulanza, pare colà trasportati anticamente dalla Valle Fiorentina per essere condotti a Fusine per la lavorazione.

Attualmente la Val di Zoldo, come altre della regione, trae le proprie risorse dai boschi, dai pascoli, dalla emigrazione temporanea e da qualche piccola industria. Nella serena tranquillità dei suoi panorami, essa attende di essere meglio conosciuta ed apprezzata e, sicura che le variate bellezze che in sè racchiude sono tali da meritare la comprensione e l'ammirazione di chi veramente apprezza ed ama la montagna, ritroverà certamente in se stessa la volontà ed i mezzi per mettere in valore i doni di salubrità e di bellezza di cui natura l'ha sì largamente dotata.

Generale A. DAL FABBRO.

5000 LIRE DI PREMIO

per un lavoro sull'organizzazione turistica della Sardegna.

Chiedere bando del Concorso — che scade il 28 febbraio 1925 — alla Direz. Gen. dell'ENIT, via Marghera, 6 - Roma.

SISTEMAZIONE SUL CACCIATORPEDINIERE «COSENZ» DEGLI APPARECCHI RADIOTRASMITTENTI: A) LOCALE ENERGIA ELETTRICA - B) STAZIONE TRASMITTENTE - C) SALA CON GLI APPARECCHI DI COMANDO - D) PLANCIA DA DOVE SI ESEGUISCONO I COMANDI - E) AEREO TRASMITTENTE.

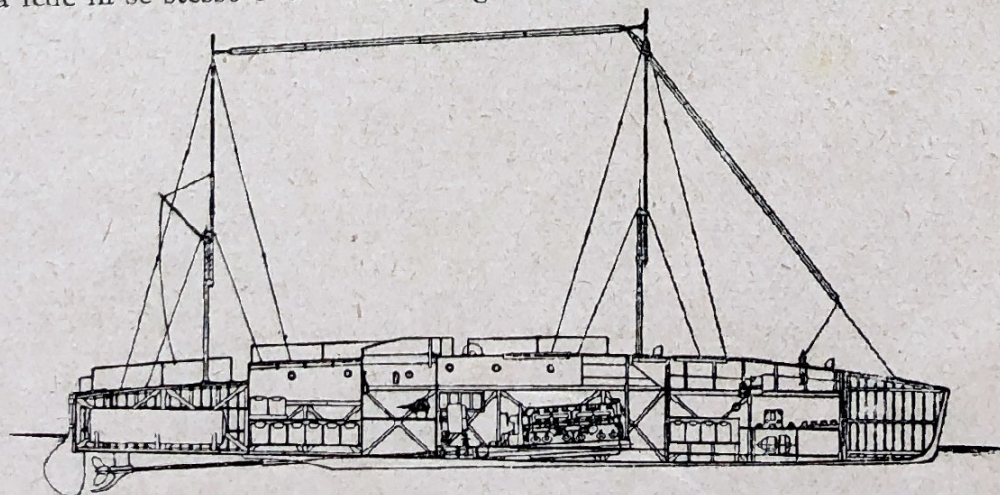
LE GRANDI SCOPERTE ITALIANE

UN M. A. S. MANOVRATO COL RADIOCOMANDO

Dalla motocicletta aerea alla radiotelemeccanica.

Dodici anni or sono — cioè quando era ancora giovinetto — il signor Ermanno Fiamma, studiando con passione l'aviazione e i molteplici problemi che vi si connettono, aveva ideato e costruito un aeroplano di proporzioni ridotte, al quale volle applicare un motore da motocicletta. L'apparecchio, dotato di una forza così limitata, non poteva essere montato dal pilota: poteva essere posto in movimento e partire, poi... Poi, potrei guidarlo io da terra, pensò il giovinetto, che da quel giorno si dedicò allo studio della telemeccanica, cioè della trasmissione di un'azione a distanza e in particolare della radiotelemeccanica, cioè della trasmissione di azioni senza mezzi o collegamenti materiali e stabili. Il metodo di ricerca, la fede in se stesso e la genialità della mente riuscirono alla fine a trionfare sopra ogni ostacolo e il signor Fiamma poteva finalmente, con un apparecchio di sua invenzione, trasmettere comandi a distanza.

Porre in funzione apparecchi mediante le onde elettriche non sarebbe oggi una novità: esperimenti simili sono avvenuti in passato in Germania, in Francia, in America e anche in Italia. Finora però, i vari sistemi posti alla prova erano dipendenti dalle condizioni atmosferiche e dovevano subire l'intrusione, casuale o voluta, di trasmissioni estranee: potevano essere esperimentati — e in un modo ancora incerto e rudimentale, che non ha progredito — tempo permettendo, diremo così, e alla condizione che non fossero disturbati da altre stazioni. L'alto valore dell'invenzione italiana consiste invece proprio nella assoluta indipendenza del funzionamento dell'apparecchio dalle condizioni atmosferiche — scariche elettriche, ecc. — o da altre appositamente create in contrasto alla trasmissione delle onde.

Ma il sistema Fiamma ha altre pregevoli caratteristiche, fra le quali accenniamo alle più importanti. Il complesso ricevente entra in funzione all'arrivo delle speciali onde elettromagnetiche emesse dalla stazione di

IL M. A. S. 223 CON LE SUE INSTALLAZIONI RADIOTELEMECCANICHE.

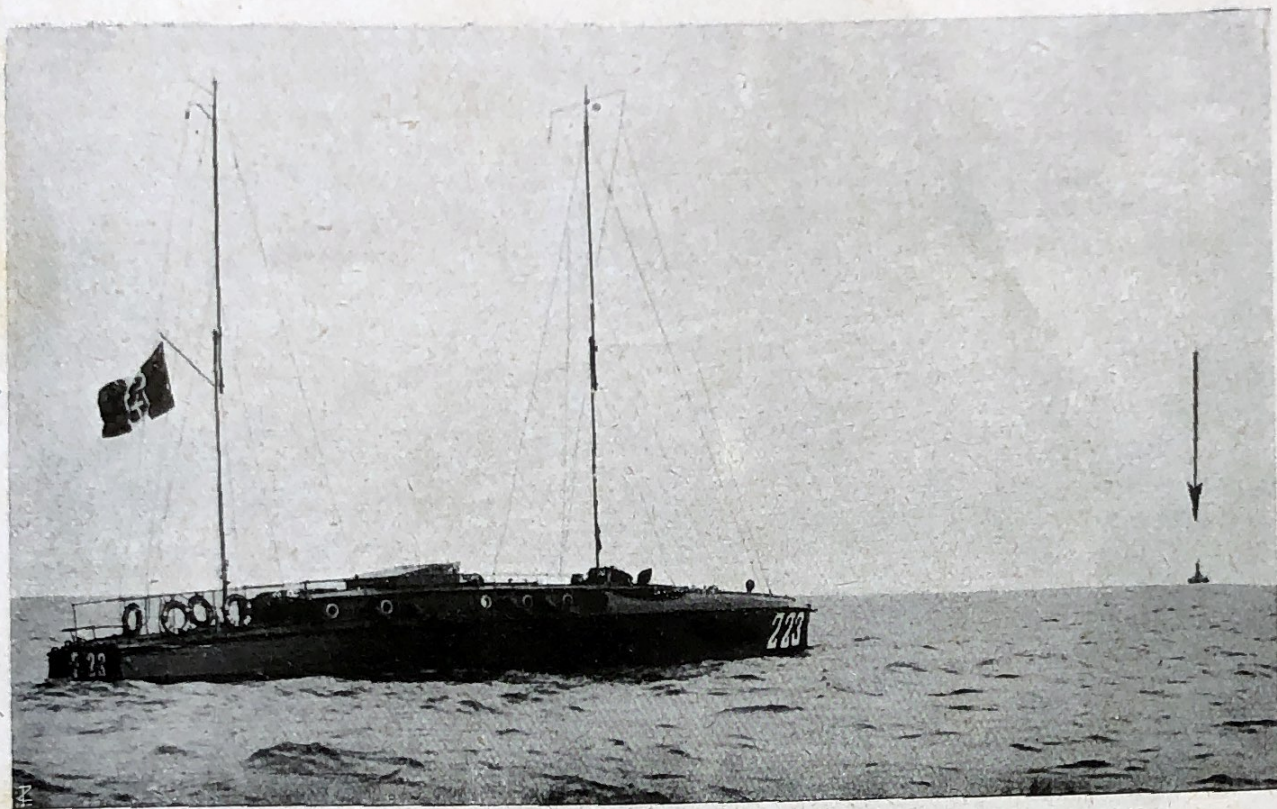
IL M. A. S. 223 RADIOCOMANDATO DAL «COSENZ» ESCE DALLA DIGA MILITARE PER LE PROVE UFFICIALI (ESPERIENZE DELLO SCORSO LUGLIO NEL GOLFO DELLA SPEZIA).

comando — *e solo allora*. I comandi sono completamente indipendenti fra di loro e si possono fare agire in qualunque ordine: ogni pericolo di falsa manovra è escluso dalla selettività estrema del dispositivo. È possibile ottenere due o più comandi simultanei, chiudendo contemporaneamente, alla stazione trasmettente, due o più interruttori. L'applicazione del dispositivo è possibile a qualunque tipo di stazione R. T. Il funzionamento del sistema è sicuro e costante e non vi sono organi che richiedano un particolare e delicato trattamento: la trasmissione e la ricezione non possono essere ostacolate da trepidazioni o da urti, sia pure di una certa violenza.

Il sistema radiotelemeccanico Fiamma consiste in due complessi di apparecchi che costituiscono, l'uno la stazione di comando o apparecchio trasmettente, l'altro l'apparecchio ricevente. Tutti e due hanno le caratteristiche delle comuni stazioni radiotelegrafiche: sono muniti anch'essi di due antenne coll'aereo e mediante una cuffia collegata al ricevitore si possono intercettare le trasmissioni di altre stazioni.

La stazione di comando e l'apparecchio ricevente.

La stazione di comando — che può essere collocata a terra come su un galleggiante o, con opportune modifiche, su un navigante dell'aria — si compone di alcune batterie di accumulatori collegate con l'apparecchio trasmettente propriamente detto: questo è celato da un quadro o pannello sul quale sono allineati sette interruttori corrispondenti alle sette trasmissioni d'onda o comandi che si vogliono trasmettere, cioè: macchina avanti, macchina indietro, fermo; timone a sinistra, timone a dritta, timone al centro; segnalazioni colla sirena. Questa stazione attualmente è installata in un casotto sul torrione del Varignano, nel golfo di Spezia: sul vicino parapetto, al cospetto del mare, sul quale si svolgono tuttora le esperienze, è stata posta una tastiera, collegata coll'apparecchio e i cui tasti sostituiscono i sette interruttori accennati. Durante un ciclo di prove compiuto nello scorso luglio la stazione di comando era stata collocata, invece, sul cacciatorpediniere *Cosenz*.

Il complesso dell'apparecchio ricevente fu installato a bordo del *mas* 223 — il «*mas* fantasma» come lo chiamano i marinai che lo vedono spesso navigare senza alcuna guida apparente —. Il *mas* era stato posto a disposizione dell'inventore dalla R. Marina a patto che, entro un certo limite di tempo, fosse trasformato in *mas* radiocomandato. Ciò che il signor Fiamma ha fatto appunto realizzando in pratica la sua invenzione.

IL M. A. S. 223 RADIOCOMANDATO DAL CACCIATORPEDINIERE «COSENZ», CHE SI VEDE IN LONTANANZA A DESTRA. (ESPERIENZE DELLO SCORSO LUGLIO NEL GOLFO DELLA SPEZIA).

Nel locale di proravia del *mas* sono stati collocati l'apparecchio ricevente propriamente detto e i sette selettori che selezionano le onde trasmesse dalla stazione di comando. Ai due lati del locale è sistemata una batteria di accumulatori, 40 volt, 400 ampère-ora, che alimenta i motori dei servo-motori. Questi ultimi — che sono due — sostituiscono proprio la mano dell'uomo che impone la direzione al timone e la marcia ai motori di propulsione. I servo-motori sono sistemati nella timoniera e immediatamente a poppavia di questa trovasi la batteria di accumulatori, 40 volt, 800 ampère-ora, che somministra la corrente elettrica ai motori di propulsione. Il *mas* è fornito dei soliti motori a scoppio e relativi serbatoi di benzina, ma si è voluto che fosse azionato da motori elettrici affinchè questi, data la loro natura, creassero una condizione piuttosto sfavorevole alla ricezione delle onde.

Le prime prove.

Data tale sistemazione degli apparecchi, la trasmissione telemeccanica dei comandi avviene così: alla stazione trasmettente si abbassa l'interruttore del pannello, corrispondente al comando che si vuole impartire: l'onda è raccolta dall'aereo del *mas* e trasmessa al sottostante apparecchio ricevente, a prua, che la raccoglie e la trasmette a sua volta ai selettori dai quali passa a uno dei due servo-motori che eseguiscono il comando mediante i rispettivi quadri di manovra. Questi permettono al servo-motore del timone e a quello dei motori di marcia l'esècuzione dei tre rispettivi movimenti che abbiamo già indicati. Nelle prove compiute non vi è mai stato errore di manovra, cioè dato un comando non è successo che ne venisse eseguito un altro: la perfetta sintonizzazione d'onda ottenuta in modo così definitivo, sicuro, indistruttibile e totalmente sottratta all'influenza di elementi o fenomeni estranei, rende la trasmissione dei comandi certa e immancabile come se esistessero dei fili di collegamento.

Le prime esperienze decisive compiute dal signor Fiamma sono state quelle del luglio scorso, quando si trattava di collaudare il *mas* 223 radiocomandato. Allora la stazione trasmettente fu installata su un galleggiante, il *Cosenz,* come abbiamo detto e le trasmissioni avvennero a 18-20 chilometri di distanza al largo del golfo di Spezia. La

commissione ministeriale — composta dello ammiraglio Belleni e dei comandanti Bernardi, Pession, Calleri di Sala, Montefinale e Pizzuto — eseguì le prove, disponendosi parte sul *mas* 223 e parte sul *Cosenz*. Furono eseguiti 60 comandi, il cui ordine era conosciuto solo dai commissari. Al termine della manovra il *Cosenz* rientrò nel porto di Spezia e si attraccò alla banchina di S. Vito, a pochi metri di distanza dalla omonima potente stazione radiotelegrafica: il *mas* pure si arrestava nel piccolo specchio d'acqua di S. Vito. In tali condizioni il *mas* fu sottoposto al radio-comando: cioè dall'apparecchio trasmettente del *Cosenz* furono emesse le onde dirette al *mas*, mentre contemporaneamente la radio di S. Vito entrava in funzione con un apparecchio a scintilla tipo Telefunken, della potenza di 5 k-W antenna — potenza quasi quadrupla di quella della stazione radiotelemeccanica trasmettente — eccitando l'aereo grande della stazione con la stessa lunghezza d'onda usata nella trasmissione dei comandi. Malgrado tale intensa interferenza il *mas* compì le evoluzioni comandate; poi, alla fine, sempre col radiocomando, fu fatto attraccare alla banchina di fianco al *Cosenz* e a qualche decina di metri dalla stazione disturbatrice. Dopo tali prove la commissione decideva di collaudare il *mas*.

IL SILURO RADIOCOMANDATO, IDEATO DAL SIGNOR FIAMMA.

Il "mas" comandato da terra.

Le esperienze più recenti del novembre scorso, eseguite pure nelle acque del golfo di Spezia, hanno confermato nel modo più brillante e convincente il mirabile prodigio del sistema Fiamma. Il grosso degli spettatori si era adunato sul torrione del Varignano, intorno alla tastiera dell'apparecchio trasmettente, mentre sulle acque sottostanti a 2-3 chilometri di distanza navigava il *mas* 223, che recava a bordo un gruppo di tecnici i quali controllavano l'esecuzione dei comandi trasmessi. Nella stessa occasione venne anche fatta urlare la sirena — un klakson da automobile al quale era stato applicato un motorino. Poi, invitati e persone di bordo sbarcarono dal *mas* che rimase abbandonato a se stesso. Pure in questa seconda fase, svoltasi in condizioni di assoluta chiarezza e di insuperabile evidenza, la piccola nave si pose in moto, prese rotta, la mutò, si arrestò, diede segnali d'allarme, docile e pronta ai radiocomandi che le venivano trasmessi dal Varignano da quanti vollero provare l'emozione, premendo semplicemente un tasto, di comandare da terra una nave. Durante queste ultime esperienze soffiava un forte vento da levante che manteneva assai agitate le acque: il *mas* fu volutamente esposto al vento contro il quale, tuttavia, riuscì a manovrare ugualmente. È da notare, anche, che i motori elettrici — due di quei motori « silenziosi » che in guerra entravano in azione quando il *mas* era in vicinanza del nemico — imprimevano alla navicella una limitata velocità di 6-7 chilometri all'ora, ciò che rendeva più incerta la rotta sulle acque agitate, meno sensibile e meno

pronta la massa galleggiante da spostare a ogni movimento di timone.

Le applicazioni belliche.

È facile immaginare di quante applicazioni sia suscettibile l' invenzione del signor Fiamma, il quale del resto si accinge già a realizzarne parecchie.

Nel campo bellico il nuovo sistema è destinato a provocare profonde modificazioni negli armamenti. Il siluro comune potrà essere sostituito dal siluro radiocomandato — da terra, dalla nave che lo lancia o da un aeroplano — con bersaglio certo, in quanto chi guida a distanza il siluro può con questo inseguire l'obbiettivo nei suoi movimenti mediante le manovre di comando. Si otterrebbero così, nel lancio dei siluri, risultati assai più efficaci di quelli verificatisi finora, in confronto dei quali si constaterebbe anche un notevole guadagno finanziario, perchè scemerebbe del tutto o quasi l'ingente numero dei siluri — che costano parecchie diecine di migliaia di lire — lanciati a vuoto e perduti. L'impiego dei brulotti, col radiocomando, acquista pure un'importanza di primo ordine. Un *mas*-brulotto, o un galleggiante qualsiasi, carico di esplosivi, che si voglia far urtare contro un'altra nave o una opera fissa per provocarne la distruzione, non occorre più che sia guidato da personale destinato a sacrificarsi: da lontano può essere guidato, con sicurezza e senza vittime umane, a destinazione.

IL SIGNOR FIAMMA DINANZI AGLI INTERRUTTORI CORRISPONDENTI ALLE TRASMISSIONI D'ONDA O COMANDI. - IN FONDO IL M.A.S. 223 SENZA EQUIPAGGIO CHE ESEGUISCE I COMANDI NELL'E ACQUE DEL TORRIONE DEL VARIGNANO (ESPERIENZE DEL NOVEMBRE 1924).

La torpedine aerea, guidata col sistema Fiamma, importerebbe nientemeno che l'abolizione, o quasi, dell' artiglieria di grosso calibro. La torpedine — piccolo aeroplano carico di esplosivo — sarebbe, infatti, un grosso proiettile guidato nel suo tragitto e diretto al bersaglio assai meglio di quanto si faccia oggi coi tiri molto ingegnosamente calcolati, ma pur sempre approssimativi. Su un vasto bersaglio come Parigi la « Berta » seppe inviare una parte minimissima dei suoi proiettili che scoppiavano quasi sempre nella *banlieu*. E quelli che raggiungevano la città, colpivano o una casa di abitazione o una strada deserta e secondaria, o una chiesa, o s'interravano in un parco: non furono mai colpiti i ponti sulla Senna, o i centri principali, o le stazioni, o le sedi dei ministeri, o delle ambasciate, o delle missioni più importanti o comunque punti vitali o sensibili. Guai se i tedeschi avessero potuto guidare i tiri della loro « Ber-

FASE DI MANOVRA DEL M. A. S. 223 SENZA PERSONALE A BORDO, RADIOCOMANDATO DAL «COSENZ».

ta » col sistema Fiamma! Le torpedini aeree radiocomandate possono anche essere lanciate contro aeroplani che muovano all'attacco di una città, di un porto, di una piazzaforte e simili obbiettivi.

L'impiego delle mine in guerra viene rivoluzionato col radio-comando: prima le mine scoppiavano, necessariamente, nel territorio occupato da coloro che le facevano brillare, oppure in terreno nemico, ma a breve distanza dalla linea e mediante la corrente trasmessa col filo metallico. Ora le mine potranno essere collocate preventivamente a grande distanza in punti che saranno occupati dal nemico: col radio-comando il punto — strada, opera d'arte, forte, trincea, ecc. — potrà essere fatto saltare prima che il nemico lo occupi o appena avvenuta l'occupazione, a seconda dei casi e della convenienza.

Le applicazioni civili.

Ma il sistema Fiamma offre applicazioni non meno utili e interessanti anche all'attività della vita di pace.

Una volta che sia reso più certo l'equilibrio degli aeroplani nella navigazione aerea oppure fin d'ora, ma con tempo favorevole, si possono far viaggiare apparecchi guidati da terra — senza personale a bordo, chè allora sarebbe inutile radiocomandarli — con carico di posta, oppure di merce che non rimanga danneggiata dalle eventuali conseguenze di un viaggio simile.

Nel campo della telefonia e della telegrafia senza fili sarà risolto il problema che in questi anni ha affaticato tanto gli studiosi. Il signor Fiamma, sulla base dei due suoi apparecchi che si corrispondono fra di loro, costruirà un radiotelegrafo col quale sarà possibile la chiamata diretta, specifica ed esclusiva, ciò che ancora non si è potuto ottenere. Come è noto, col radiotelefono odierno a orario convenuto, è possibile solo intercettare — tempo permettendo — le preannunciate trasmissioni che possono essere apprese da chiunque. Così col telegrafo senza fili non occorrerà più ripetere per lo spazio il nominativo finchè fra tutte le stazioni che lo intercettano risponda quella richiesta: come fra i due apparecchi esperimentati nel golfo di Spezia, la stazione trasmettente, si porrà subito in relazione colla designata ricevente e coi vari « comandi » si azioneranno altrettanti tasti, corrispondenti a lettere che saranno senz'altro stampate, sì che dall'apparecchio usciranno addirittura le liste di carta recanti i messaggi scritti, già in chiaro, proprio come accade ora colle macchine Hughes o Baudot, del telegrafo coi fili.

Conversare al telefono a grandi distanze o battere i tasti di una macchina che scriva lontano centinaia o migliaia di chilometri attraverso lo spazio libero, senz'altro intermediario che l'aria, può sembrare oggi — pure in mezzo a tanto fervore di opere prodigiose e d'incalzante progresso — una concezione audace. Ma la recente invenzione ce ne dà la base scientifica e la possibilità pratica.

E di nuova gloria sfolgorerà il genio italico a cui, ancora una volta, saliranno l'ammirazione e la riconoscenza universali.

GINO BERRI.

(fot. Cometto, Torino)

VALLE DI SUSA - PANORAMA DELL'IMBOCCO DELLA VALLE, DI S. AMBROGIO (m. 353) E DELLA SAGRA DI S. MICHELE (m. 960), VISTI DAL CASTELLO DI AVIGLIANA.

LA SAGRA DI S. MICHELE

A pochi chilometri da Torino, quasi all'imbocco della Val di Susa, s'innalza a novecento metri d'altezza il Monte Pirchiriano, sul quale poggia la millenaria Sagra di San Michele, uno dei più eccelsi monumenti del mondo, opera meravigliosa del X secolo; e l'ignaro viandante, passando, l'ammira stupito senza sapere quale ressa di ricordi, di tradizioni e di leggende ridesti nella mente quell'originale e pittoresco edifizio, dall'aspetto mezzo religioso e mezzo militare, colla sua gran mole architettonica, coi suoi incanti d'arte e il fascino di ampie e mirabili visioni tutto intorno verso l'ubertosa pianura e le candide vette alpine scintillanti al sole.

***

Pochi frammenti storici e alcune tradizioni popolari recano debole luce fra le tenebre dei tempi sull'origine e le vicende della Badia di San Michele, volgarmente dai paesani chiamata la « Sagra ». Si narra che, dopo la metà del X secolo, Hugues Le Débousu dei Montboissier, recatosi a Roma per ottenere il perdono dei suoi misfatti, gli venne concesso alla condizione che innalzasse un monastero.

Sulla via del ritorno si fermò una notte a Susa e in sogno ricevette l'ordine di dedicare a San Michele una chiesa sul Monte Pirchiriano, dove già sorgeva una cappella dedicata all'Arcangelo; e tosto si accinse all'impresa. Vuole la leggenda che egli avesse iniziata la costruzione sul monte dirimpetto; ma nottetempo gli Angeli portavano i materiali dall'altra parte della valle, e così sorgeva la Badia dov'è al presente.

Innalzato l'edifizio, il Vescovo di Torino Amisone si moveva per consacrarlo; ma gli Angeli inviati da San Michele ne avevano nella notte precedente compiuta la consacrazione fra bagliori di luce e inni di armonie celesti.

Papa Silvestro arricchì di privilegi il Monastero che acquistò grande lustro e importanza, e fiorì per lungo tempo, solo danneggiato dalle guerre che afflissero nel corso dei secoli il Piemonte; incendiato nel 1335, fu tosto per volontà di Principi e del popolo riedificato.

Da Gregorio XV venne più tardi soppresso il Monastero e affidata la cura della Ba-

(fot. Cometto, Torino)
VALLE DI SUSA - AVIGLIANA (m. 388) - IL LAGO PICCOLO E IL LAGO GRANDE VISTI DAL CASTELLO.

dia alla Collegiata di Canonici di Giaveno. Il luogo, illustre per antiche memorie e a ragione celebrato da storici e artisti, è oggi meta di continui pellegrinaggi, si può dire, in ogni stagione dell'anno; vi salgono studiosi e turisti e valligiani, chi da S. Ambrogio, industre paese alle falde del Pirchiriano, e chi dalla Chiusa, piccolo borgo a destra della Dora, poco oltre il paese: così chiamato, perchè ivi erano le difese invano erette da Desiderio, Re dei Longobardi, per sbarrare a Carlo Magno lo sbocco della valle e chiudergli le porte d'Italia.

Un'erta strada mulattiera sale serpeggiando lungo le insenature della montagna, all'ombra di folti castagni e ricca di fresche sorgenti, mentre in alto ora si nasconde fra i rami ed ora appare al viandante maestosa e severa d'aspetto la Sagra sul ciglio estremo di un alto dirupo. Giunti sul culmine del giogo, la vasta e verdeggiante pianura si offre allo sguardo incantato in un velo leggero di nebbia che sale dalle acque spumeggianti della Dora; ai lati l'immenso anfiteatro delle Alpi svanisce tra i vapori del piano e ai piedi giace Avigliana coll'antico e diroccato castello e i suoi laghi tranquilli che rispecchiano l'azzurro del cielo.

***

Chiunque si trovi lassù in un giorno sereno ad ammirare nel trionfo di luce tale spettacolo, fra il solenne e profondo silenzio di quelle mura vetuste, rotto solo talvolta dal rombo dei motori che passano frementi al basso sulla grande strada del Cenisio o dal fischio della ferrovia, non può non volgere il pensiero alle cose del passato. E non senza fremito ricorda le tante e diverse vicende di cui furono testimoni e quel gran Monumento silenzioso e quei dirupi che da secoli ne reggono l'enorme mole massiccia. E nella fantasia vede genti straniere muoversi ai danni d'Italia; orde di barbari furenti, schiere ordinate, eserciti di artiglieria; vari nelle fogge, simili tutti nella sete d'oro e di sangue; e, spingendo l'occhio al piano, rivede rapine e stragi e distruzioni e rovine accumulate su questo suolo che fu culla di ogni arte e d'ogni scienza.

***

A sinistra di chi arriva, a poca distanza dall'Abbazia, si vedono gli avanzi di un piccolo edifizio di forma esagona, con nicchie e finestre: l'antico sepolcro dei monaci. Da questo punto si può abbracciare collo sguardo tutta la vastità dell'edifizio, che, come i monasteri antichi, fu da ogni lato costrutto

(fot. Cometto, Torino)

LA SAGRA DI S. MICHELE VISTA DAL BASSO.

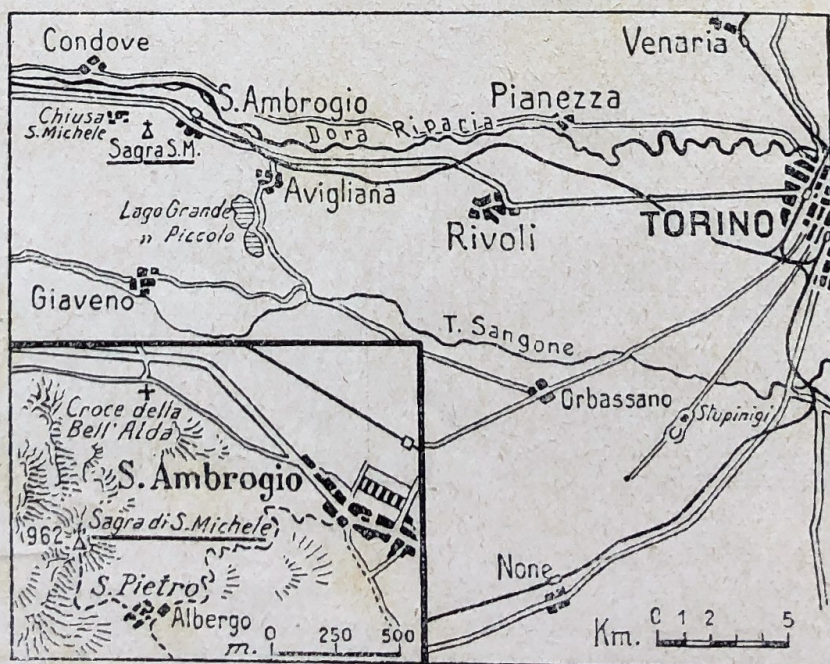
in modo da impedire l'accesso a chi avesse tentato di arrivare con intenzioni ostili; ed anche la porta sulla quale ancora si scorgono gli avanzi di un'antica pittura colla figura di S. Michele e la tortuosa strada che ad essa conduce erano probabilmente così disposte per rendere più difficile qualunque tentativo d'assalto.

(fot. Cometto, Torino)

VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE, L'ANTICO SEPOLCRO DEI MONACI.

Secondo la tradizione, il numero dei monaci arrivava un tempo fino a trecento; ed essi, tranquilli e alieni da ogni violenza e tenuti anzi in concetto di santi, dovettero più volte difendersi dalle aggressioni dei loro nemici. Il Vescovo di Torino, Cuniberto, sdegnato perchè l'Abbazia non voleva accettare i suoi comandi, mosse loro guerra così aspra che i monaci dovettero ricorrere alla protezione del Papa Alessandro II per ottenere giustizia e pace.

Volgendo gli occhi dalla scala esterna all'Abbazia, non è possibile non provare un senso di meraviglia e di commozione vedendo innalzato a quell'altezza — ove si giunge per una così malagevole strada, e sopra un ammasso enorme e irregolare di rupi — un così maestoso edifizio, e al pensare quale lavoro abbia dovuto richiedere e spese e cure per il trasporto di ogni sorta di materiale in quei tempi remoti, cogli scarsi mezzi di cui allora si poteva disporre.

Il carattere generale del Monumento è irregolare, perchè i costruttori dovettero seguire gli andamenti del masso; ha una stravaganza d'esecuzione e un che di fantastico da crederlo opera degli Angeli, come vuole la leggenda, piuttosto che un prodotto dell'ardire umano. La facciata principale ha un'altezza smisurata; al gran portone d'ingresso si accede per una scala esterna e appena entrati uno scalone sale internamente fino al sommo dell'edifizio: vari gradini di esso sono scavati nel vivo sasso e lateralmente si vedono antichi sepolcri e avanzi di iscrizioni. In una nicchia stanno, quasi a guardia del severo luogo, parecchi scheletri essiccati dal tempo, raggruppati intorno a una croce; impressionante spettacolo in quel sito di maestà e di solitudine, dove solo il fi-

LA REGIONE DELLA SAGRA DI S. MICHELE.

(fot. Cometto, Torino)

VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE (m. 960).

schio del vento o il batter d'ala del pipistrello interrompono talvolta il profondo silenzio.

La scala è ripida e irregolare: le vôlte altissime e oscure per gli anni e le vicende atmosferiche; l'effetto è ammirevole e in quella triste desolazione alla fantasia riappaiono le figure solenni e silenziose dei monaci, dal volto pallido e sereno, assorti in pensieri di preghiera, di virtù, di penitenza e di disciplina.

Ascese quell'erta scala nel 1050 il Pontefice S. Leone IX, recatosi con Marchesi e Baroni a visitare l'Abbazia, accolto festosamente dai monaci e da gran moltitudine salita dalla valle, mentre l'eco dei monti ripeteva lontano il lento rimbombo delle campane e i canti del coro.

⁂

Si giunge così alla grande artistica porta e si entra nella Chiesa; questa costruita, pare, nel secolo XIII, non ha nulla di notevole ed i vari restauri compiuti negli anni successivi le tolsero anzi l'aspetto di antichità che si osserva nel rimanente dell'edifizio. La luce vi piove da splendide vetrate, che illuminano parecchi sepolcri e dipinti, l'altar maggiore ha per base la punta più alta del sasso. Sotto alla chiesa vi è un piccolo sfondo, ove si vuole che Giovanni Arcivescovo di Ravenna, lasciata la sua Chiesa, dopo aver incoronato l'Imperatore Ottone III, si sia ritirato a vita romitica e penitente; e chissà quanti altri in questo tranquillo soggiorno vissero e morirono senza lasciar traccia di sè, venuti nel silenzio di questo solitario edifizio a deporre ogni pensiero terreno, a sedare le tempeste del cuore e a cercare la pace all'animo travagliato.

Ancora uno sguardo ad alcune Tombe Sabaude e poi si esce all'aperto ad ammirare nuovamente l'ampia Valle di Susa e la Dora che serpeggia nel fondo; ma una notissima leggenda parla ancora della gran finestra che s'apre sull'abisso più profondo e racconta che di là spiccò un giorno il salto « Alda la Bella ». Si vuole che durante le lotte tra l'Imperatore Federigo I e Papa Adriano, distrutte e saccheggiate dalle truppe imperiali Susa ed Avigliana, gli abitanti avessero trovato riparo nelle sacre mura dell'Abbazia, e fra essi col padre erasi rifugiata una fanciulla di meravigliosa bellezza, detta Alda la Bella. Volle sventura che il nemico riuscisse ad abbattere le difese del Monaste-

(fot. Cometto, Torino)

VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE (m. 960) - VECCHIE MURA DEL SEC. X.

ro e precipitarsi nell'interno, seminando ovunque morte e rovina. La ragazza trovatasi sola e sul punto di divenir preda di quella turba forsennata, raccomandatasi alla Madonna e a S. Michele, si slanciò dalla finestra nel vuoto e, retta dagli Angeli, restò miracolosamente illesa in fondo al precipizio. Insuperbita di questo favore del Cielo, volle più tardi ritentare la prova e fu sfracellata; e al dirupo rimase il nome di « Salto della bell'Alda ».

È racconto di leggenda, ma adatto al luogo e all'edifizio e alla sua antichità; l'animo che ha desiderio di meraviglie e non le trova, le cerca fra le cose del passato od anche nell'avvenire. Le leggende servono a farci conoscere quali furono gli uomini, le loro idee e costumi, le virtù e i vizi, le tendenze in certe epoche delle quali non si sa che quanto la dignità della storia ha permesso di dire.

Che sarà di esse quando il progettato impianto dell'ascensore da S. Ambrogio sarà un fatto compiuto e la vettura elettrica sosterà presso le vecchie mura della storica Sagra?

ENRICO AMBROSIO.

Le illustrazioni che accompagnano questo scritto fanno parte della collezione di Guido Cometto, Torino, un coscienzioso ed ardito fotografo-editore che ha iniziato la pubblicazione di serie di cartoline fotografiche illustranti le vallate, le località, i monumenti del nostro Paese. Per ora quasi 1500 soggetti sono stati predisposti per il Piemonte, ma il tentativo, che ha il nostro incoraggiamento, proseguirà con fortuna se sarà aiutato dal consenso di quanti combattono per un miglioramento delle cartoline illustrate di paese.

Il Touring prepara per tutti i propri Soci un bellissimo regalo, indispensabile a quanti si recheranno a Roma nel prossimo anno. Infatti ai Soci del 1925 verrà gratuitamente inviato il IV volume della *Guida dell'Italia Centrale del T. C. I.*, che riguarda

Roma e dintorni.

Si tratta di un'opera che sorprenderà gli stessi appassionati consultatori delle nostre Guide, per l'abbondanza delle informazioni, la ricchezza di particolari non solo pratici, turistici, storico-artistici, ma anche aneddotici, che ne ravvivano ogni pagina. Il grosso volume si consulterà con grande utilità, ma si leggerà anche con grande piacere. Le carte e piante numerosissime che lo corredano costituiranno poi un'altra sorpresa per i Soci. Ai quali il Touring, compiendosi il proprio giubileo (1894-1924) darà in regalo oltre quella preziosa pubblicazione anche il VI fascicolo di otto fogli dell'*Atlante Stradale* e l'*Annuario generale* dei Comuni e delle Frazioni d'Italia.
Affrettatevi — se già non lo siete — a farvi Vitalizi, giacchè l'invio della Guida avverrà, al solito, nel seguente ordine: Vitalizi, e poi Annuali in ordine di rinnovo dell'Associazione. La quota di Vitalizio è di L. 150,20 (Estero L. 250,20) ridotta a L. 140,20 (Estero 240,20) per chi abbia versato almeno due quote di Socio annuale.

I MUSEI E IL PUBBLICO

Parliamone ancora. Quando uno scritto provoca tutta una fioritura di commenti, di lodi e di critiche, non c'è dubbio che esso ha toccato un argomento vivo nella coscienza del gran pubblico. A questa stregua, l'articolo di Mario Borsa, pubblicato nel fascicolo dello scorso luglio, sotto lo stesso titolo di questa nota, può senz'altro vantarsi di aver raggiunto il segno. La stampa periodica se ne occupò largamente: parecchi giornali e non dei minori, lo riprodussero per intiero: altri ne presero lo spunto per considerazioni ispirate a loro vedute particolari: non diciamo poi dei moltissimi che scrissero a noi o a quegli stessi giornali, e non soltanto brevi consensi o generici incoraggiamenti, ma veri memoriali esemplificati e documentati. Tra essi, di particolare interesse quelli mandatici da Direttori di Musei, i primi chiamati in causa. Ma due singolari fortune toccarono poi all'articolo del Borsa: di averne ispirato uno (1) di Ugo Ojetti, che è, senza contrasto, il più costante, vivace e deliziosamente arguto fra quanti sostengano sui giornali la buona causa delle nostre Arti; e che questo poi abbia indotto a una replica, breve ma molto conclusiva, lo stesso Direttore Generale delle B. A. Arduino Colasanti (2). Non si sarebbe potuto desiderare più autorevoli interventi.

I Musei e il Governo.

Abbiamo detto di lodi e di critiche, cioè di consensi e di dissensi. Ma c'è un punto su cui tutti gli interlocutori si trovano d'accordo: nel ritenere che il Governo faccia troppo poco, incredibilmente poco per le grandi e le piccole raccolte d'arte che sono commesse alla sua tutela. Gli sfoghi qui sono innumerevoli e tutti reclamano ad una voce immediati provvedimenti. Qualcuno, il Direttore del Museo Archeologico di Firenze, ne determina anche la misura: gli assegni devono essere decuplicati. Ma la sua proposta appare anche troppo modesta, dopo che si son lette queste «rivelazioni» del Direttore Generale delle Belle Arti.

(1) *Corriere della Sera* del 28 agosto 1924.
(2) Ibidem, del 12 settembre 1924.

« Nessuna volontà di ministri dell'istruzione purtroppo riesce ad ottenere nulla per questo scopo. Ho sempre trovato cordiale approvazione alle mie proposte che sempre riduco al minimo necessario per la vita, non più per l'aumento, dei nostri Musei e Gallerie. Ma all'atto pratico anche questa autorevole e buona volontà dei ministri torna alla Minerva a mani vuote. Altro che scaloni, « buffets », marmi, stoffe, e altre esigenze che Mario Borsa invoca. I ragionieri le chiamano suntuarie. Nel mio ufficio esiste una lunga « pratica » che si proponeva lo scopo assai più modesto di dotare ogni museo e ogni galleria, diremo, di una decente stanza di toeletta in luogo di quelle purtroppo indecenti che, del resto, non si trovano nemmeno in tutti gl'istituti. Tempo perso. Mi sono mancati i mezzi anche per questo.

« L'Ojetti giustamente lamenta che non si dia vita a un museo di mobili e che non si acquistino tavoli, sedie, cassoni, panche, cose ormai tanto difficili a trovarsi autentiche sul mercato antiquario. Ebbene, sa egli di quanto, nel bilancio in corso, dispongono per acquisti *tutti* i Musei e le Gallerie d'Italia? Essi dispongono di novantacinquemila (dico novantacinquemila) lire con le quali, egli m'insegna, non si compra più neppure una bella tavola antica. In compenso nell'esercizio 1923-24 Gallerie, Musei, scavi, edifici monumentali hanno dato, con le tasse di ingresso, L. 4.712.848,10 al bilancio dello Stato; e gli Uffici d'esportazione L. 1.843.036,75 ».

Uniamo la nostra « di mille voci al sonito »: E alla domanda di Ugo Ojetti, se « Alessandro Casati, ministro dell'Istruzione, pel nome che porta, per la cultura che ha, è davvero anch'egli pienamente soddisfatto di questo stato di cose? », noi, che conosciamo Alessandro Casati, ci sentiamo in dovere di rispondere per lui che non solo egli non ne è soddisfatto, ma è il primo a sentirne il dolore e la vergogna.

Eppure...

Eppure non c'è da illudersi in un cambiamento repentino e in una radicale soluzione, da parte dello Stato. Lo Stato può ascoltare uno di questi disperati appelli, il più urgente, quello che vuol impedire l'irreparabile: lo può, dando istruzioni ai suoi uffici d'esportazione perchè non consentano l'esodo di preziosi cimeli del nostro patrimonio artistico. La somma dei diritti percepiti per questo titolo è davvero impressionante e il male, quando sia fatto, non avrà

Consultate la Guida di Lubrificazione
GARGOYLE
Mobiloil
"BB"
VACUUM OIL COMPANY
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
GENOVA

OLIO
X

MAGGIOR
CONSUMO

Perchè

nell' uso il **MOBILOIL** costa meno degli altri oli.....

Un'importante Compagnia di Servizi auto-pubblici di Milano (forniamo il nome dietro richiesta) ci scrive quanto segue:

" Da otto mesi usiamo per le nostre vetture Taxis i vostri "GARGOYLE MOBILOIL "B,, e "GARGOYLE MOBILOIL "BB,, ed è con vivo compiacimento che possiamo assicurarvi come la prova abbia risposto felicemente alle nostre speranze.

Infatti mentre gli oli usati prima d'ora ci avevano portato ad una cifra media di consumo per chilometro di L. 0.03 tanto per l'anno 1921 quanto per l'anno 1922 e il primo quadrimestre 1923, le statistiche di questi mesi riducono detta spesa a L. 0.022 per chilometro. Poichè il percorso medio delle nostre 180 vetture Taxis è assai notevole, il beneficio reale da noi conseguito non è trascurabile, e perciò lieti di aver raggiunto con l'uso del vostro prodotto la economia di quasi L. 100.— giornaliere, vi assicuriamo che per l'avvenire vi conserveremo le nostre preferenze.

Tanto vi dovevamo per norma, mentre ci è gradito l'incontro per distintamente salutarvi,,.

Il prezzo non indica il costo.

Per oltre 12 anni abbiamo ripetutamente detto che nessun olio può essere giudicato sulla sola base del prezzo. Questa lettera è un esempio tipico dell'economia del Mobiloil, giudicata sulla base del " costo di funzionamento ,,

Acquistando i GARGOYLE MOBILOIL, accertatevi della genuinità del prodotto esigendo bidoni litografati, muniti del nostro sigillo di garanzia.

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21 F

AGENZIE E DEPOSITI:
Ancona - Bari - Biella - Bologna - Borgo Panigale - Cagliari - Catania - Firenze - Genova - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Palermo - Roma - Sampierdarena - Torino - Termini Imerese - Trieste - Tripoli - Venezia.

VACUUM OIL COMPANY.S.A.I.

più rimedio. L'Italia ha potuto ricuperare molti dei tesori prelevati *manu militari* dal Buonaparte, ha saputo farsi riconsegnare molti oggetti che avevano preso la via del Brennero e della Pontebba in carrozzoni ferroviari portanti la scritta: *Praeda-Transport;* ma non può illudersi di ricomperare, anche quando fosse divenuta la più ricca Nazione, quello che parte da qui per adornare i Musei e i Palazzi dell'Estero. Questo dunque il Governo può e deve impedirlo. Se anche non vuol mettersi in concorrenza con vecchi e nuovi ricchi, passi: fin che il mercato antiquario colloca le sue riserve nei nostri palazzi, si può sempre sperare di vederle un giorno diventare di pubblico dominio. Certo, bisogna vigilare che la vendita ai privati non sia il primo passo per il trafugamento. Ma almeno non si rilascino passaporti con tanto di visto ufficiale a quel che ha vero valore d'arte e carattere di insostituibile originalita.

Per il resto, noi siamo un po' sfiduciati, come il Colasanti. E riconosciamo di aver avuto torto, quando, nella noterella premessa all'articolo del Borsa, indirizzavamo i nostri voti al Ministero della Pubblica Istruzione e alla Direzione delle Belle Arti. Al Ministero del Tesoro bisognava rivolgersi o a quella terribile Ragioneria dello Stato che, a stare all'opinione corrente, dovrebbe avere fra i suoi Santi il detestato Arpagone. Ma l'invocazione non avrebbe probabilmente sorte migliore di quel che abbiano certe comunicazioni telefoniche quando vi è un molteplice contatto di fili. Tutti parlano ed è fortuna se qualcuno riesce a farsi intendere: naturalmente chi ha la voce più forte. E tra le voci dell'Esercito e della Marina, suprema difesa dello Stato, delle Ferrovie, sistema circolatorio, dei Lavori Pubblici, categoria inesauribile, delle Poste e dei Telegrafi a cui chiediamo ogni giorno servizi di urgenza, e via dicendo, la voce dell'Arte e della Cultura appare fioca e inintelligibile, nonostante l'ingegno e il fervore de' suoi Araldi.

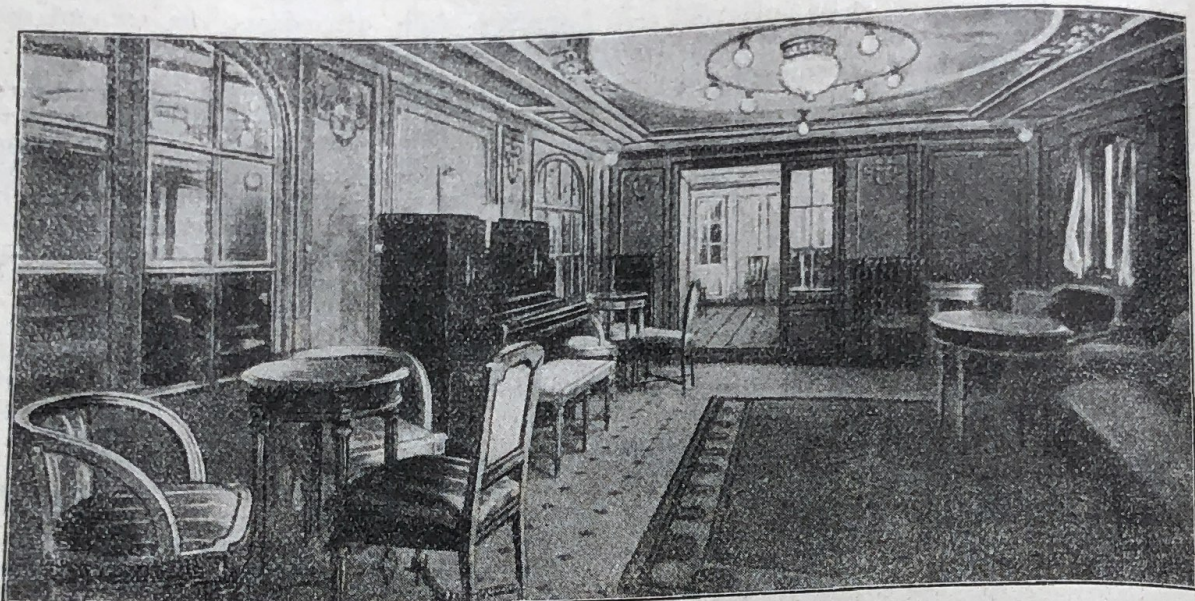
Dunque, non facciamoci troppe illusioni, almeno per ora. Si riuscirà a strappar al Governo qualche milione di più, ma non certo quanti basterebbero per dare ai nostri Musei fondi sufficienti per nuovi acquisti, funzionari ben pagati, comodità accessorie.

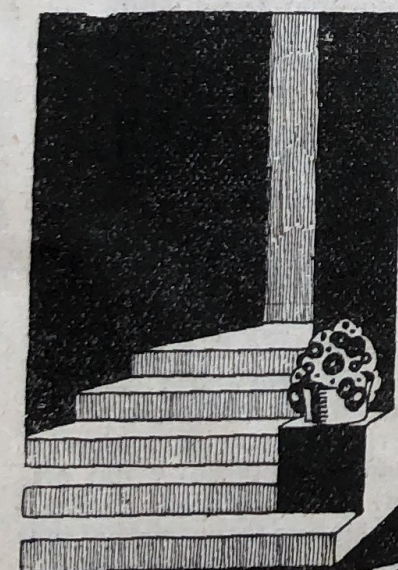
I Musei e i Mecenati

Questo era già nella nostra tesi. E il Borsa lo ribadisce in una lettera, suggeritagli appunto dalle discussioni che tennero dietro alla pubblicazione del suo articolo.

« Se qualche cosa si vuol fare o tentare, egli scrive, bisogna cominciare col dare una mano a Ojetti e a Colasanti prima che a me. Su ciò siamo tutti d'accordo. Ma — e su questo vorrei, egregio Direttore, che Ella richiamasse l'attenzione dei lettori — non ripromettiamoci il bene e il meglio solo dai governi. Vi sono, s'intende, provvedimenti elementari che spettano ai governi di dovere: ma v'è, poi, tutto un insieme di cure per le quali sarebbe consigliabile sollecitare l'interessamento e l'appoggio dei privati, delle società di amici dell'arte, degli istituti locali. Io ho avuto forse il torto di non mettere ben in chiaro nel mio articolo che il governo inglese fa relativamente assai poco per i Musei. Il governo inglese, in tutti i tempi, è stato sempre del parere di Federico II, il quale confessava al Mirabeau che il meglio che aveva potuto fare per l'arte e la letteratura in Germania era stato di non occuparsene affatto. Anche il governo inglese non ha mai voluto occuparsi d'arte, di letteratura e di tutto ciò che vi aveva attinenza. Coloro che sono vissuti a Londra sanno che letterati, poeti, commediografi, pittori e scultori sono sempre stati e sono indignatissimi col governo per l'indifferenza che ha sempre mostrato nei loro riguardi. Il padiglione inglese che sorge all'Esposizione di Venezia credo sia il solo il quale sia dovuto esclusivamente alla munificenza di privati, senza il più piccolo aiuto del governo di Londra. Così si dica dei Musei. Il governo contribuisce adeguatamente per tutto ciò che è l'essenziale e che in Italia ancora manca. Ma tutto il resto anche i Musei inglesi lo devono al concorso dei privati, delle società, dei clubs, degli istituti di credito, ecc. Si calcola che per il periodo che va dal 1914 al 1921 il *Victoria and Albert Museum* abbia ricevuto dallo Stato complessivamente 45.000 sterline (circa un milione e mezzo di lire al cambio odierno) e dai privati 200.000 sterline (venti milioni di lire). Cifre enormi! Quei signori sono ricchi: noi no. Ma si sente ogni tanto anche da noi di qualche benemerito italiano che si leva di tasca somme rilevanti per impedire che un prezioso codice o un quadro d'autore vada fuori d'Italia.

« A Firenze, a Roma, a Milano, a Venezia, a Napoli, l'iniziativa privata non dovrebbe nè mancare nè fallire. M'inganno? Lei mi insegna, egregio Direttore, che uomini di buona volontà non mancano in Italia e gli inglesi insegnano (è uno dei loro proverbi più popolari) che dove c'è una volontà, c'è una strada ».

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA

Sala di musica della Prima Classe del Transatlantico a combustione liquida "**COLOMBO**" che partirà il 14 Gennaio da Genova, il 15 da Napoli, il 16 da Palermo per New York

---

LINOLEUM

IL MIGLIOR PAVIMENTO

Chiedere opuscolo **C 6**

PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA M. MELLONI, 28 - MILANO (21)
TELEFONO 21-721

Già: al tempo d'Augusto c'era Mecenate: e Mecenati ci furono nel nostro Rinascimento e nei tempi che lo precedettero e lo seguirono. Oggi la tradizione continua, per molte cose, e non per virtù soltanto di individui che uniscono alle facoltà il buon gusto, ma anche di Enti che per il passato non esistevano o non erano ancor saliti a maggior potenza: le Banche, le grandi industrie. Chi ha decorato e arredato la seconda e la terza sala dove sono raccolti i maggiori tesori del Museo di Ravenna? La Cassa di Risparmio di quella città. E gli esempi si potrebbero moltiplicare. Ma codesti interventi difficilmente sono spontanei: bisogna provocarli, sapientemente sollecitarli, cogliere le occasioni, imitare l'opera commendevolissima di certi apostoli della beneficenza che sono sempre in vedetta e conoscono alla perfezione la segretá dinamica degli animi umani.

Non escludiamo neppure, anzi lo speriamo, che gli aiuti possano venire da più larghi e modesti ceti. Oggi la ricchezza è molto diffusa e il superfluo lo si trova facilmente in case dove una volta c'era appena il necessario. E, quando si fosse convertito questo pubblico anonimo e oscuro a considerar l'arte come una gloria paesana e a riconoscere che, per questa via, può legare il suo ricordo a qualche cosa di duraturo e di ammirevole, potrebbe da esso venire quella somma di piccoli contributi che messi tutt'insieme eguagliano e superano il contributo di parecchi Mecenati. Il Duomo di Milano non fu, come ormai tutti sanno, costruito da Gian Galeazzo Visconti, che pure ai tempi suoi era un «governo con pieni poteri» e un Mecenate assai generoso. Le fantastiche somme occorrenti alla grandiosa fabbrica furono il tributo di tutte le classi e in tutte le forme. All'altare della vecchia basilica, dove si raccoglievano le offerte, venivano sì, portati ori, gioielli, pellicce; ma anche formaggi, grano, miglio, farina, perfino gli asini, tributi della povera gente: perfino il rozzo mantello d'una mendicante. E non c'era notaro del Ducato che non suggerisse ai suoi clienti in punto di morte qualche lascito per la fabbrica. Sappiamo benissimo che l'analogia non regge se non presa in senso molto largo; perchè quell'entusiasmo era sostenuto da una Fede, a cui sembrano leggieri anche ben maggiori sacrifici. Ma, a chi ben lo consideri, un altro elemento concorreva a determinare quelle liberalità: la carità del natio loco, l'emulazione colle altre città, di cui si volevano superare in bellezza e mole le già maestose cattedrali. Questa, dell'amor proprio cittadino, è una fiamma ancor viva anche ai tempi nostri e nei piccoli centri si alimenta fors'anche più che nei maggiori. Su di esse, ben più che sulle sei mila lire (!) iscritte sì e no nel bilancio dello Stato per aiutarli tutti quanti, dovrebbero far assegnamento quei «Musei provinciali» di Comuni, di Provincie, di Enti morali dove, e anche in questo l'Ojetti ha ragione, si custodiscono spesso tesori che Londra, anche Londra, ci potrebbe invidiare.

Non è detto che non si sia fatto qualche tentativo per suscitare codesti interessamenti. Il Colasanti ha più volte mandato circolari a sopraintendenti e direttori perchè intorno ai Musei si raccogliesse una privata società di «Amici» sull'esempio di quegli «Amici del Louvre» che hanno compiuto cose miracolose. Non se n'è fatto niente. Perchè? Forse perchè si è cominciato là dove si doveva finire. Perchè una pianta prosperi bisogna che il terreno sia preparato. E la preparazione non può consistere che in questo: richiamare il pubblico, il nostro pubblico, d'Italiani, a conoscere, a visitare, ad apprezzare i nostri Musei. Petizione di principio, direbbero i vecchi loici.

Gli Italiani e i Musei.

L'Ojetti fa, al solito, un'acuta, giusta osservazione. «Roma, Napoli, Firenze, Venezia, sono, alla fine, tutt'un museo; Londra, no. A Londra chi va a vedere e a rivedere il British o la National fa un viaggio in iscorcio, gratis o quasi, in Italia, in Francia, in Grecia, in Egitto, in India. Da noi, ad andare a Pitti o alle Terme Diocleziane, al Palatino o a Brera, si resta a casa nostra; al più si va nel salotto, ma sempre di casa nostra». Ma conclude anch'egli che «per abituare il nostro pubblico ad andare spesso in questi salotti, ad educarvisi e ad istruirvisi, ad imparare il buon gusto e le visibili ragioni della propria nobiltà, bisogna fare qualcosa. E non si fa niente».

Che cosa dunque si può fare?

Qui i consigli non mancano. Molti sperano nell'azione della scuola. Tra essi un valente studioso, il Soriga, del Museo di Pavia, e Matteo Marangoni, sovraintendente

PENNA
AURORA
AURORA
14KT
TORINO
MODELLO
A.R.A.4
L.48
in vendita
nelle migliori
cartolerie

alle Gallerie di Parma e Piacenza. Il Marangoni vorrebbe che si cominciasse l'insegnamento fin dalle scuole elementari: e, come insegnamento, ci sembra un po' arrischiato, anche perchè presuppone negli insegnanti una competenza che certo non è di molti fra i nostri bravi maestri. Egli ignora poi la propaganda che fu fatta in alcuni centri, Milano fra gli altri, per la decorazione artistica delle aule scolastiche, le quali, quasi dovunque, dividono coi dormitori delle caserme la fama di nudità. Tutti poi sembrano ignorare, e questo è più strano, che la recente riforma scolastica ha introdotto come insegnamento obbligatorio nei Licei quello della Storia dell'Arte. Sia pure che finora difettino molti degli elementi che dovrebbero renderlo efficace: ma col tempo, se un altro Ministro non lo radierà, potrà dare i suoi frutti. Anche le Università Popolari, e da molto tempo, danno alla cultura artistica e alla sua diffusione una parte non trascurabile della loro attività, soprattutto promovendo visite collettive ai Monumenti, ai Musei, alle Pinacoteche, ecc. Intorno alle quali ci sia lecito dire che il vantaggio non è in ragione delle fatiche di chi si presta a far da guida o da maestro. Perchè, di solito, egli ha dietro di sè un codazzo troppo numeroso e quando si ferma a illustrare un quadro o un bassorilievo, dieci persone a dir molto odono e vedono, altre trenta odono e non vedono; le restanti nè odono nè vedono e magari si disperdono a curiosare qua e là; salvo che, a furia di spintoni non riescano ad arrivar in prima fila, sostituendosi agli ascoltatori precedenti e privandoli così, senz'acquistarlo per sè, del beneficio dei confronti. L'osservazione non ha valore quando si tratta di piccoli gruppi; ma anche qui, il tener dietro a un giro un po' lungo, senza pause, è una fatica estenuante e manca ogni indipendenza di giudizio, ogni piacere di scoperta, ogni libertà di contemplazione. Chi volesse, a mio parere, interessare un pubblico un po' numeroso a una raccolta d'arte dovrebbe riunire gli uditori in una sala dove le sue parole potessero essere udite bene da tutti, e mettere con molta chiarezza in valore una parte della raccolta che non richiedesse, per essere visitata bene, più di un paio d'ore; che è quanto si può chiedere agli occhi e alla mente senza affaticarli.

Guide e ingressi.

Più efficace, soprattutto se usato come mezzo complementare, il munire i visitatori d'una piccola guida, o di alcune piccole guide, se si tratta di vaste collezioni; una per la parte archeologica, una o più per la pittura, per la scoltura, per le ceramiche, ecc. Ma non i soliti cataloghi, che non dicono niente, almeno ai profani: bensì dei manualetti che sostituiscano la spiegazione orale. Vi è una sala dei *primitivi?* (uso i termini più in voga). Spiegare chi sono, quali le loro caratteristiche, la loro tecnica, mettere in rilievo le opere più degne d'attenzione che li rappresentano. Quante volte ho osservato i visitatori dei Musei girare di qua e di là senza nessun orientamento, fermarsi davanti ai quadri di minor valore artistico, solo perchè vi è qualche grossolana attrattiva nel soggetto, o ricercare disperatamente gli asterischi della guida, arrovellandosi perchè i numeri non corrispondono, la collocazione è mutata....

Ecco qui un altro guaio: la smania che invade chi è chiamato a soprintendere a una raccolta, di variarne l'ordinamento. Qualche volta i nuovi criterii non valgono più di quelli precedenti; qualche volta sono realmente migliori, ma quanti inconvenienti apportano simili esercitazioni individuali! Anzitutto, di sottrarre per lungo tempo gli oggetti esposti agli occhi dei visitatori. E come questi si indispettiscono quando credono di poter visitare una raccolta, per la quale si son già fatti magari un po' di preparazione e la trovano chiusa al pubblico!

Silvio Debeuz, segretario della commissione scientifica dell'Alpina delle Giulie, ci ha mandato un suo curioso diario di osservazioni fatte girando l'Italia per visitarne i Musei e ci duole di non poter trascriverne qui alcune pagine delle più colorite, come quando descrive il pubblico che la mattina si mette a far coda (si era nel 1921) alla Pinacoteca di Parma e dopo aver aspettato un bel pezzo, s'informa e gli dicono che « per ordine del Ministero » la Pinacoteca è chiusa alla domenica. Da molti mesi, e nessun cartello ne dava avviso e tutte le domeniche si rifacevano i capannelli, che poi si scioglievano mormorando. Quando poi potè penetrar nelle sale e credette di poter passare nell'annesso Museo Archeologico, sentì

LIQUORE TONICO

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

A Tavola bevete Acqua minerale di

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

LEGGERA - GASSOSA - PURISSIMA

Felice Bisleri & C. - Milano

Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER

P. di L. MOCHI

FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1 A

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al *Rappresentante Generale per l'Italia*

Dr. GUIDO BRICARELLO

TORINO - Via Carlo Alberto, 28

che da *sei anni* era in riparazione. Certo, anche questo contribuiva a farlo diventare più archeologico.

Tornando alle guide, sentiamo già chiederci: Chi fa le spese? Ecco, se si tratta di pubblicazioni di lusso, con illustrazioni a ogni pagina, carta patinata, copertina artistica, ecc. non sappiamo che cosa rispondere neanche noi. Ma se son modesti foglietti, di cui possono farsi distributori i custodi addetti alla sorveglianza, e anche le società di coltura, il problema non è di difficile soluzione. Anzitutto li pagherà il pubblico il quale si astiene dall'acquistare i grossi costosi cataloghi anche perchè non vi trova indicazioni che lo interessino, ma ben volentieri si procurerà con poca moneta un cicerone adatto alla sua coltura, che, segnalandogli solo il più importante, lascerà a lui il piacere di occuparsi del resto. Non è poi impossibile di trovare chi concorra nella spesa fra quelle stesse persone che hanno donato e donano opere ai Musei: tanto più se il loro nome figurerà nella guida: e anche si può tentare di ricavar dalla pubblicità il fondo necessario per la stampa. Altre cose che possono invogliar il pubblico (non parliamo degli stranieri che vi accorrono in massa) a visitar i musei sono la comodità degli orari e qualche facilitazione sui biglietti d'ingresso. La maggior parte dei Musei sono aperti la domenica solo nelle ore antimeridiane e molti restano chiusi il lunedì. Vada per il lunedì; ma la domenica, quando l'ingresso è gratuito, non potrebbero restar aperti un paio d'ore del pomeriggio, che è il tempo più opportuno per la visita? E, pur mantenendo il prezzo dei biglietti d'ingresso all'alto livello a cui furono portati, non potrebbe esser creata una condizione di privilegio agli abitanti del luogo dove han sede la Galleria o il Museo?

Ben si comprende come il visitatore occasionale del Palazzo Ducale di Venezia paghi cinque lire quando va a veder per una volta tanto il superbo monumento: ma se un cittadino di Venezia vuol rivederlo fuor della calca festiva, deve assoggettarsi a una spesa tanto gravosa? Basterebbe imitar certe Società di trasporti, su linee turistiche, che ai nativi accordano tariffe ben diverse che ai passanti. Infine, lo studio dei costumi, delle abitudini locali potrebbe e dovrebbe suggerire altri espedienti per giungere a questo risultato, tanto desiderabile per la nostra coltura: far sì che gl'Italiani, i possessori di inestimabili tesori accumulati per loro nel corso dei secoli, non li ignorino quando da tutto il mondo giungono pellegrini ad ammirarli.

Attivata una corrente di visitatori, è più agevole di metter insieme una Società di « Amici del Museo ». Più agevole: ma sempre a patto che ci sia qualcuno a cercarli, sedurli, sforzarli, non come potrebbe farle per semplice obbedienza a circolari della « Superiore Autorità » per quanto quest'Autorità sia grande e benemerita; ma per convinzione, per passione, per fervore, che non si spenga davanti alle prime difficoltà, alle facili ripulse, ma persista fino alla vittoria.

Questo *qualcuno*, noi pensiamo debbano esserlo, prima d'ogni altro

I Direttori dei Musei.

Ma qui conviene far posto a una requisitoria che l'Ojetti scaraventa addosso ai responsabili di uno stato di cose veramente deplorevole.

« Da anni (egli scrive) sono vacanti non so se venti o trenta posti di ispettori alle Gallerie e ai Musei, di architetti per le Soprintendenze dei monumenti: vacanti contro la legge, contro il bisogno, contro la sicurezza stessa di musei e monumenti. Dalla Direzione generale a Roma che manca del personale necessario perfino per spedire regolarmente la sua corrispondenza ordinaria, a tutti gli uffici provinciali preposti alle belle arti manca tutto: dai direttori ai soprastanti. Tredici posti di direttore ha concesso alle Belle Arti il Ministero delle Finanze senza nemmeno interrogare il direttore generale delle povere e belle arti: così, per un calcolo approssimativo, a distanza, con la competenza che, senza offendere nessuno, può avere, in fatto di scavi o di sorveglianza o di uffici d'esportazione, un alto e certamente benemerito funzionario delle Finanze. E sono tredici posti occupati i più da direttori che il mese scorso sono andati a riposo; ma non possono essere sostituiti perchè è stata inventata, tra gli ispettori da promuovere direttori, una nuova categoria, quella degli « ispettori principali » e le promozioni sono state fatte o si stanno facendo in questi giorni, ma un ispettore principale non può essere promosso direttore che dopo tre anni di grado. Sembrano burle. Sono verità. A questo personale scarso, affaticato, spesso condannato a far da sè le copie delle sue lettere per archivio e magari a portare da sè queste lettere alla posta, condannato a non ricevere risposte dalla Direzione generale stremata com'è, a non avere danari

ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521„ gratis a richiesta

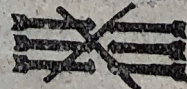
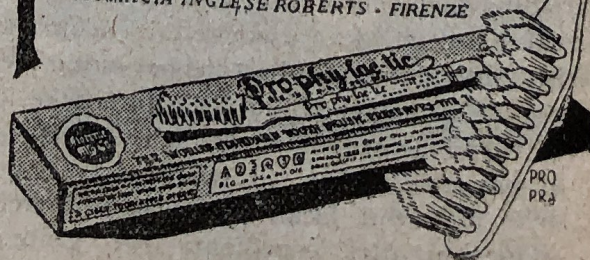
ZEISS
BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79„ illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79„ gratis

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

Georg Lehmann - Milano (11) Via Lovanio, 4

per far togliere la neve dai lucernari se nevica o per far accomodare una doccia bucata se piove o per far riparare una cornice se si schioda, condannato a correre dalla Galleria o dal Museo all'Ufficio d'esportazione, da una chiesa sui monti al lontano museuccio provinciale dove è stato rubato un «fondo d'oro», si può chiedere di mettersi a far corsi, discorsi e conferenze al pubblico italiano, e gratis per giunta?».

Dopo di che, può sembrar ben temerario il ripetere che ai Direttori dei Musei spetta anche il compito di moltiplicarsi per chiamare, se non la folla, almeno un numero ben maggiore di visitatori nostrani nelle loro deserte sale. Eppure noi pensiamo che anche codesta condizione miseranda cesserà quando le Gallerie e i Musei interesseranno di più il nostro pubblico; così che, combattendo la battaglia nell'interesse di quell'Arte a cui certamente sono devoti, se hanno scelto così poco lucrosi uffici anzi che tentare vie più remunerative (la vendita all'asta di vecchi quadri e di giovani imitazioni!), essi combatteranno anche una battaglia per se stessi. Non importa per questo rispetto se il loro titolo sia d'Ispettori principali o di Direttori: quel che conta son le funzioni, non il nome. E quanto al lavoro, sì, vogliamo ammettere che ce ne sia, ma abbiamo sott'occhi l'attività di certi industriali, di certi professionisti, di certi uomini d'affari, e ci pare che vi sia del margine anche dopo esaurite quelle occupazioni che costituiscono, lo riconosciamo, tutt'altro che una sinecura. Potremo sbagliarci; ma non facciamo delle semplici induzioni, abbiamo davanti degli esempî. Il canonico cav. Mannucci, Console del T. C. I., dirige il piccolo Museo di Pienza, da lui stesso ordinato or sono ventitrè anni, e vi dedica cure veramente paterne, fino ad accompagnare egli stesso i visitatori, «fornendo loro un'illustrazione la più storicamente e artisticamente dettagliata». Sì, quel di Pienza è un Museo minuscolo e i visitatori non troppo numerosi. Ma il Nicodemi di Brescia può dire di se stesso: «Personalmente io mi sono ingegnato in ogni modo di riuscire a questo: per mesi e mesi di ogni anno mi metto nei giorni festivi a disposizione dei visitatori per fornir spiegazioni ed esser guida, molto umilmente, di tutti; studiai le migliori collocazioni degli oggetti, compilai i cataloghi che spero di poter presto veder pubblicati, introdussi, nel modo più semplice e più decoroso, le più elementari comodità». E il Mauceri, direttore del R. Museo Nazionale di Messina, che scrive di essere in tutto d'accordo con l'autore dell'articolo «I Musei e il pubblico» aggiunge: «Sono stato sempre lieto e felice quando ho potuto vedere un museo pieno di visitatori e quando ho potuto mettere a parte del pubblico la mia coltura. Ho deplorato e condannato sempre il monopolio scientifico o l'intellettualismo egoistico dei superuomini. Come direttore poi del Museo di Messina, ho fatto tutto quello che ho potuto per avvicinare sempre più il pubblico all'Istituto. Le condizioni provvisorie di deposito e la distanza notevole dal centro della città han reso purtroppo ardua la mia opera; tuttavia ho cercato di superare le difficoltà con conferenze nell'Istituto stesso, pubblicità in occasione di visite importanti e dei frequenti restauri alle più significative opere d'arte, pubblicazioni di memorie e conferenze, ecc.: concessione di servizi tranviarii più frequenti e denominazione di *Gazzi-Museo* su di una delle tabelle indicative delle vetture; tutte cose che han dato alla città di Messina, la quale aveva dimenticato, dopo l'immane disastro, di possedere un museo ed un gran museo, la sensazione della sua esistenza e della sua importanza...».

Ecco quello che si chiama, in lingua povera, *spirito d'iniziativa;* chi non lo possiede, trova sempre qualche pretesto o ragione per giustificare la sua inerzia.

Il R. Commissario del Museo Nazionale di Napoli non sembra certo di esserne privo (gli rendiamo questo omaggio) a giudicare da quanto ci scrive:

«Ho già da tempo pensato di fare, di una grande sala denominata il «Salone della Pianta di Pompei», ed ora chiuso al pubblico, una «Sala di riposo» con criteri del tutto moderni. Mentre all'intorno vi saranno esposti degli oggetti antichi di mera curiosità, e, più in alto, vi farà bella mostra una magnifica serie di acquerelli riproducenti artisticamente monumenti pompeiani, nel mezzo vi sarà la vendita delle riproduzioni artistiche che il Ministero pare voglia affidare all'industria privata, e, in giro, sedie per riposare, tavolini per scrivere o consultare albums, telefono, guide, ecc. ecc. *Al Museo di Napoli, data la sua vastità, è indispen-*

Vittoria

S.I.M.S.

LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

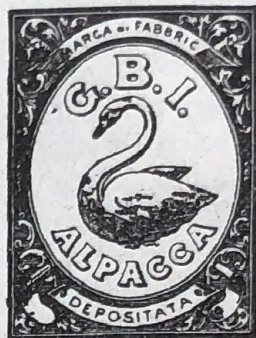
DITTA FRATELLI BERTARELLI

MILANO

VIA BROLETTO, 13

POSATE ALPACCA

SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI

STOVIGLIE ALLUMINIO

"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO

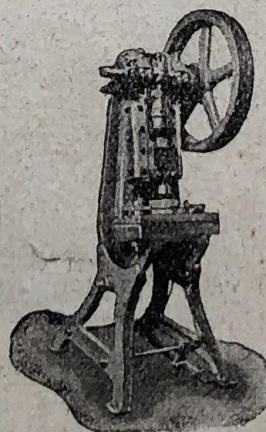
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE e FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 TORINO VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

PRESSA A ECCENTRICO INCLINABILE

MACCHINE ED IMPIANTI PER OLIO - SAPONE STEARINA COLLA - ACIDI CIOCCOLATO CARAMELLE DOLCIUMI

POMPE

PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE

BILANCIERI - MONTACARICHI

sabile questa sala di riposo. E fra non molto, quando cioè la Biblioteca Nazionale avrà ceduto il grande e storico salone, ivi, poichè vi sarà solo la decorazione dei famosi arazzi del Marchese del Vasto, illustranti la battaglia di Pavia, sarà agevole tenere un ciclo di conferenze sulla storia dell'arte ».

I Musei e gli stranieri.

Questo accenno alla *Sala di riposo*, ritenuta *indispensabile* per il Museo di Napoli ci richiama a quella parte dello scritto del Borsa che è stata fatta bersaglio al maggior numero di strali; quella in cui egli accennava alle *refreshment rooms*, ai *buffets*, ai *restaurants* annessi ai Musei londinesi. Alcuni vollero intendere che il nostro egregio collaboratore proponesse addirittura che tutti i musei e le gallerie fossero fornite di simili conforti, proprio come ogni onesto spaccio di tabacchi è ormai invariabilmente congiunto a una mescita di liquori. Invece il Borsa aveva chiaramente accennato solo ai grandi musei, alle gallerie che richiedono ore ed ore per la visita. Neanche per questi la proposta trova grazia presso l'Ojetti, che dice « per conto mio, preferisco non vedere fornelli nei palazzi o nelle case dei nostri quadri e delle nostre statue ». A noi, francamente, non sembra una profanazione: come non pensiamo, ascoltando alla Scala il *Nerone* o il *Tristano e Isotta* che la solennità e l'austerità della rappresentazione siano sminuite perchè negl'intermezzi gli spettatori si raccolgono nel ridotto a sorseggiare un'aranciata o un caffè. Ma bisogna pensare a quei viaggiatori (la maggioranza, dunque) che non possono darsi il lusso di trattenersi molti giorni in una città e devono esporsi alla fatica davvero esauriente di esaminare, non con occhio distratto, alcune centinaia di opere. Non tutti hanno l'obbligo di posseder nervi d'acciaio. Specialmente quegli stranieri che sono abituati a trovar in casa loro codeste comodità, ne risentono la mancanza e la deplorano; ma ancor più deplorano altre mancanze, o indecenze, come quelle a cui voleva porre riparo, con saggio proposito, il Direttore Generale delle B. A. E rilevano e deplorano altre incurie, di cui si fa oggettivo ma eloquente delatore il sig. Debeuz, quando così descrive un museo, e non degli ultimi:

« Unica decorazione degli ambienti, le ragnatele annerite dalla polvere, sparse a dovizia per tutti i canti. Dappertutto la nota dominante è la trascuranza e l'abbandono ».

Non generalizziamo, per amor del Cielo! Anzi, ricordiamo tutti dei musei che sono dei modelli di pulizia. Ma ne ricordiamo altri che somigliano troppo bene al brutto esempio citato dal signor Debeuz. E qui il rimedio dovrebbe esser facile: perchè consta di un solo ingrediente: la buona volontà.

Il Vescovo di Urbino.

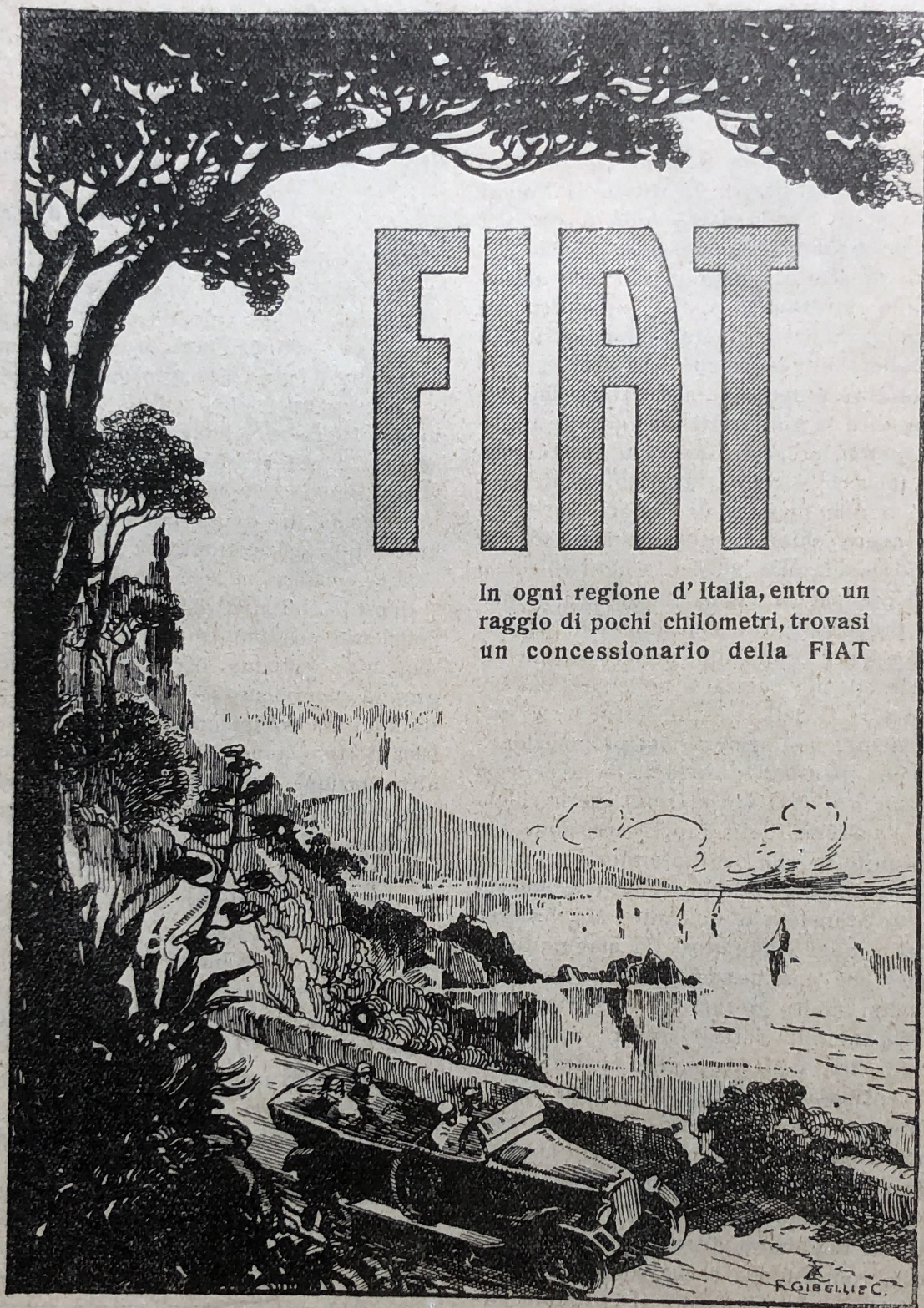
Al Vescovo di Urbino, il quale le insegnava che pigliar marito era bene, non pigliarlo meglio, la figlia del Principe Colonna rispondeva: « Monsignore, accontentiamoci di far il bene e faccia il meglio chi può e vuole! ».

Codesto aneddoto, che il Borsa argutamente riferisce nella già citata sua lettera, sembra a noi possa suggerirci una conclusione, già da tempo desiderata da quei lettori che hanno avuto tanta pazienza di seguirci pur senza diletto.

E la conclusione, come ben si comprende, è questa. Noi non abbiamo fede che tante deficienze possano trovare immediato rimedio, ma crediamo perfettamente che, nel grande movimento evolutivo che il popolo italiano sta compiendo, e che in tante cose l'ha portato a non dover invidiare nessuna altra nazione, giungerà l'ora anche per queste sue raccolte d'arte che tutti gli altri, per converso, ci hanno invidiato, quando non insidiato, e ci invidiano. « Verranno poi i giorni lieti; il Museo sarà allora in una grande, magnifica sede, e lo Stato potrà (come auguriamo da buoni italiani) dar la giusta ricompensa al suo personale che lavora silenziosamente e fedelmente con sentimento sacerdotale per l'arte e la scienza, ed i mezzi anche adeguati agl'Istituti che ne hanno tanto bisogno! ».

Così il Direttore del Museo di Messina, e noi facciamo eco alla sua voce.

Ma fin che i giorni lieti non giungano, cominciamo tutti, comincino quelli che possono e devono, a fare quanto sta in loro. Il Touring considera anche questo come uno dei problemi che grandemente interessano il Paese e seguirà con plauso coloro che meglio si saranno adoperati a risolverlo.

G. BOGNETTI.

FIAT
In ogni regione d'Italia, entro un raggio di pochi chilometri, trovasi un concessionario della FIAT
F. GIBELLI E C.

VITA DEL TOURING

I tre doni del 1925.

È possibile che nell'anno di grazia 1925 vi siano degli italiani che non sentano il dovere di associarsi al Touring? È possibile che vi sian persone che non vogliono versare 10 lire per ricevere in cambio merce del valore almeno sei o sette volte maggiore? E non è forse questo il caso di coloro che si associano al Touring? Pagando L. 10 (più L. 2 di tassa d'ingresso) ognuno riceverà gratuitamente nel 1925:

— il 4° volume della *Guida dell'Italia Centrale* illustrante *Roma e dintorni* (850 pagine di testo e 90 di carte e piante, innumerevoli, notizie di interesse pratico, di indole storica, artistica, religiosa, turistica, aneddotica, in gran parte assolutamente inedite);

— l'*Annuario Generale 1925-26*, grosso volume di 1500 pagine contenente innumerevoli dati turistici, statistici, amministrativi, ecc. su tutti i Comuni e *tutte le frazioni* del Regno, le Colonie, i territori finitimi alla frontiera, i paesi a forte emigrazione italiana, ecc.;

— il 4° fascicolo dell'*Atlante stradale* composto di 8 fogli. È la carta turistica per eccellenza. Calabria e parte della Sicilia saranno illustrate in questo fascicolo.

Se volete considerare il valore venale delle pubblicazioni che i Soci gratuitamente ricevono quest'anno, tenete presente che una Guida di mole media (ben minore di quella del nostro volumissimo su Roma) vale oggi circa 40 lire; un Annuario di 1500 pagine altrettanto; gli otto fogli dell'Atlante stradale non meno di 10 lire. Ne risulta un totale di 90 lire, che, se appare enorme di fronte alle poche dieci lirette di quota, lo è ancor più se si pensa che un volume come la nostra *Guida di Roma* o come l'*Annuario Generale* può essere pubblicato solo in quanto un organismo come il Touring riesca a raccogliere l'ingente massa di collaborazioni, di dati, di informazioni necessaria a ciò.

Se i Soci sono persuasi di queste lapalissiane verità si guardino attorno e cerchino fra i propri amici tutti coloro che non sono ancora Soci del Sodalizio. Chiedano loro:

L. 2,— per tassa d'ingresso;
» *10,10* per quota annuale 1925;
» *18,—* per abbon. *Vie d'Italia* 1925.

Totale L. 30,— che possono essere rimesse mediante cartolina vaglia o vaglia bancario all'Amministrazione del T.C.I. (Milano [5] - Corso Italia, 10), oppure versate ad uno dei numerosi Uffici succursali del T.C.I. esistenti in Italia ed all'Estero.

Volete aver facilitata l'opera di propaganda? Chiedete (con semplice biglietto da visita recante la sigla P.C.P.) il *Carnet del propagandista*, contenente dieci schede di associazione e le norme per esercitare una buona azione di propaganda.

Non dimenticatevi di ricordare ai «catturandi» Soci le tre pubblicazioni che essi riceveranno in dono nel 1925. Esse siano

Le tre faville c'hanno i cori accesi.

Le rimesse in denaro.

Ogni rimessa di denaro sia fatta preferibilmente a mezzo di *assegni circolari*. Quando ciò non sia possibile e si debba ricorrere alla cartolina-vaglia, si scriva sempre nell'apposito spazio lo scopo per cui si spedisce il denaro.

Se le comunicazioni richiedono maggiore spazio e si deve scrivere una lettera, si metta *nella stessa busta* l'importo della ordinazione e la lettera. Lo spedire valori separatamente dalle indicazioni relative è causa di tante difficoltà, errori e ritardi nelle operazioni di registrazione, spedizione, ecc. che riescono a danno dei Soci e del Sodalizio.

Ogni lettera, cartolina, cartolina-vaglia, ecc. deve contenere *sempre* nome, cognome, numero di tessera e indirizzo della persona alla quale si riferisce; ma questi dati devono *essere precisi e scritti chiaramente*, onde non sia difficile o impossibile decifrarli. È ottima cosa inviare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni sociali.

Le novità alla Mostra delle Forniture Alberghiere per il 1925. - Un Concorso per Camere, Bagni e ritirate di Alberghi minori.

La Mostra delle Forniture Alberghiere si preannuncia del più vivo interesse. Il grande palazzo che la conterrà si sta già costruendo al centro della Piazza d'Armi ed ormai lo spazio posto a disposizione degli espositori è quasi tutto accaparrato. Si prevede che il concorso del pubblico sarà notevole, giacchè molti albergatori ci hanno fatto sapere che attendono di visitare la nostra Mostra prima di eseguire acquisti per il rinnovamento o il completamento degli arredi e degli impianti dei propri alberghi.

Una simpatica novità sarà rappresentata da un Concorso che verrà bandito, nell'intento di sottoporre all'attenzione dei proprietari e conducenti di alberghi minori e piccoli del materiale di primo ordine adatto ed economico per l'arredamento delle proprie camere, dei bagni e delle ritirate. Nel prossimo fascicolo daremo per esteso il bando del Concorso cui vogliamo però fin d'ora far cenno, giacchè ci sembra di offrire ai nostri propagandisti un ottimo argomento per l'azione che essi potranno svolgere nelle città minori, negli alberghi di provincia.

La nuova luce
non abbagliante
opale
OSRAM
NITRA
OSRAM
NITRA

Il Touring cura il miglioramento degli alberghi non con chiacchiere, ma con iniziative di cui a nessuno sfuggirà l'importanza. Esso si è preoccupato di migliorare il personale d'albergo creando delle Scuole capaci di addestrare i giovani alle varie funzioni cui essi possono essere chiamati negli alberghi. Ha pubblicato (oltre a numerose opere di propaganda di minor mole) un « Manuale dell'Industria Alberghiera » che è la prima enciclopedia dell'albergatore che sia apparsa in Italia ed il cui successo è segnato dalla diffusione larghissima che al volume fu riserbata. Si è interessato al miglioramento degli alberghi minori per mezzo di un Concorso che verrà ripetuto anche quest'anno ed è dotato di cospicui premi. Ha esercitato anche un'azione diretta di miglioramento, patrocinando il sorgere in Milano di un primo grande albergo per turisti ed appoggiando iniziative analoghe d'altre città. Infine, con la Mostra delle Forniture Alberghiere (unica esposizione del genere in tutto il mondo), si ha contribuito a rendere sempre più facile agli albergatori la scelta dei materiali necessari per il proprio albergo e agli industriali più agevole l'opera di specializzazione tecnica.

NOTIZIE ED ECHI

La targa posteriore delle automobili.

La targa ha provocato, in questi ultimi tempi, a molti automobilisti la sorpresa di contravvenzioni veramente insolite per la loro motivazione e addirittura senza precedenti per l'entità delle ammende.

Quando si pensi che per la semplice rottura, accidentale, inavvertita, ininfluente, di un filo di ferro, vi sono stati automobilisti che hanno pagato, a titolo di composizione per sè e per il conducente, la somma di lire 500, non è forse giustificato un senso di sorpresa, di ribellione e di sdegno per tanta enormità?

Tutti sanno che l'ultimo Decreto sulla circolazione stradale è risultato assai gravoso, anzi eccessivo nello stabilire le ammende. La considerevole entità delle cifre dovrebbe perciò consigliare un più attento esame dei singoli articoli e una meditata prudenza nella loro applicazione. E questo purtroppo non si verifica.

Per quale ragione abbiamo, di quando in quando, delle vere ondate di contravvenzioni per un egual titolo? Forse che gli automobilisti vanno escogitando a periodi il modo di frodare il fisco o di eludere qualche disposizione di ordine pubblico: e si danno fra loro la parola per essere concordi nel contravvenire alle leggi in uno stesso modo e in un dato momento?

Ah! no! È un procedimento del tutto inverso! Basta che un agente di polizia stradale scopra che un'interpretazione estensiva od anche assurda di un articolo di legge può dar luogo a una contravvenzione e che un buon numero di automobilisti, presi alla sprovvista sul modo d'interpretare la speciale norma, si sottometta alla conciliazione o all'oblazione, perchè immediatamente quel caso, fin allora eccezionale, si trovi ad essere invece comunissimo: le contravvenzioni piovon giù da ogni parte. La notizia passa subito da colleghi a colleghi, da città a città. Nessuno trattiene più lo zelo dei funzionari: non riescono più ad infrenarli nemmeno i loro diretti superiori. Le cose vanno aggravandosi spesso sino ad arrivare alle proporzioni di uno scandalo. Poi d'un tratto cessano: è intervenuto un reciso giudizio contrario del Magistrato.

Talvolta, invece, è il Magistrato stesso, che, accedendo alla interpretazione dei preposti alla sorveglianza stradale, accelera e aggrava quel diluvio di contravvenzioni. E allora il rimedio non è più trovato dagli automobilisti, se non sottomettendosi a un nuovo ingiusto gravame.

Il caso della targa posteriore è veramente tipico.

L'articolo 44 del R. D. 31 dicembre 1923 n. 3043, che vi si riferisce, dice precisamente così: « Ogni autoveicolo deve essere munito, nella parte posteriore, di una targa metallica di riconoscimento, fissata al telaio in modo permanente, all'atto del rilascio della licenza e a cura della Prefettura ».

Non vi è assolutamente alcun'altra disposizione di legge che si riferisca alla targa degli autoveicoli, nè precedente a quel decreto, nè posteriore.

Pertanto quando noi leggiamo in taluni verbali di contravvenzione queste motivazioni: « per avere il filo di ferro che assicura la targa al telaio rotto così da rendere la targa amovibile », « per avere la targa non fissata al telaio nel modo regolare », « per mancanza del piombino » ecc., dobbiamo considerare se tutto ciò è permesso an-

Automobilisti!

Il **"PAREBRISE"**, *così come è ora,* **costituisce un serio pericolo.** *— Nelle vetture chiuse, e specialmente in quelle a guida interna, il pericolo è ancora maggiore. —* **Se un cristallo si rompe,** *le scheggie si proiettano tutt'intorno, e guai alle persone che si trovano vicine! Esse difficilmente potranno rimanere incolumi. — Adottando invece il*

« Triplex - Cristallo di Sicurezza »

il pericolo è superato. *— Il "Triplex" anche se colpito violentemente, non si scheggia, e tutti — passeggieri e chauffeur — hanno la certezza di non correre alcun rischio.*

THE TRIPLEX SAPETY GLASS Co. Ltd.
1, ALBERMALE St. - LONDON S. W. I.

ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli N 12-3 - MILANO (9)
Concessionario esclusivo per l'Italia

ACCUMULATORI Dott. SCAINI

BATTERIA SPECIALE PER LANCIA MOD. TRIKAPPA

Gli ACCUMULATORI Dott. SCAINI sono ormai adottati in serie dalle Fabbriche d'auto italiane:
ALFA ROMEO - ANSALDO - AUREA - BARISON - BIANCHI - CHIRANO - CHIRIBIRI
DIATTO - FIAT - ITALA - ISOTTA FRASCHINI - LANCIA - O.M. - SPA, ecc. ecc.
e dalla francese CITROEN

per avere Luce splendida - Avviamento pronto, facile, sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2 000.000
VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO, 21-336

che dalla più rigorosa interpretazione dell'articolo 44 surriferito.

Sappiamo bene che, per una pratica oramai antica, quando un autoveicolo viene immatricolato presso una Prefettura, riceve la prescritta targa che un funzionario della Prefettura assicura ad una parte del veicolo con un filo di ferro, sigillato infine da un piombino. Ma non vi è stata mai disposizione che stabilisse ciò per legge e che per legge comminasse pene a chi, anche inavvertitamente, lasciasse rompere il filo o perdesse il piombino.

Sarebbe d'altra parte assurdo essere rigorosi sul modo di apprezzare l'attacco della targa, quando nemmeno le disposizioni dello art. 44 del R. D. sono sempre in ogni caso applicabili alla lettera. E valga il vero.

L'art. 44 vuole che la targa sia *fissata al telaio,* perchè il telaio è una parte fissa dell'automobile, a differenza della carrozzeria che è movibile e cambiabile. Ora vi sono attualmente macchine che non hanno più un vero e proprio telaio: un gran numero di vetturette e cyclecars hanno soltanto un mezzo telaio anteriore. In questi casi la targa, che dev'essere posta nella parte posteriore, può essere fissata soltanto alla carrozzeria. E le auto-elettriche, che circolano per le nostre maggiori città, non hanno forse la targa assicurata al coperchio della cassa degli accumulatori, che è la parte più amovibile di tutta le vettura?

La targa deve essere, secondo l'art. 44, fissata *all'atto del rilascio della licenza.* Pertanto, quando si debba procedere a una riparazione, come quella frequentissima al serbatoio della benzina, che esige la rimozione della targa, o un incidente di strada abbia provocato la rottura del famoso filo, la macchina dovrebbe rimanere inutilizzabile, perchè, a rigore, non è più consentita la applicazione di un nuovo piombino. Alcune Prefetture non si rifiutano di applicare un nuovo piombino alle macchine della propria circoscrizione; altre sì. In caso di riparazioni, rimane ad ogni modo sempre una disparità di condizioni fra chi risiede nel capoluogo e chi vi risiede lontano. E in caso di accidente di viaggio occorso fuori della provincia, un automobilista dovrebbe essere costretto a ritornare alla sua residenza per rimettere in perfetta regola la propria macchina. Ma come vi potrebbe ritornare, con mezzi propri, senza il pericolo d'incorrere in una sequela di contravvenzioni, se lungo la strada trovasse scaglionati funzionari così illegittimamente zelanti, come quelli che hanno provocato queste note?

Come si vede, chi s'impuntasse sulla rigorosa interpretazione dell'art. 44 non farebbe che creare una rete d'ingiustizie fra le varie categorie d'automobilisti.

Il significato sostanziale di quell'articolo è solamente questo: che ogni automobile deve essere, all'atto della sua immatricolazione presso la Prefettura, munito di una targa di riconoscimento che, fissata sulla parte posteriore, lo deve accompagnare poi in modo permanente.

L'interpretare la parola «permanente» come «inamovibile» o «indissolubile» è un errore gravissimo, che forse ha origine da altre due erronee credenze: che la targa sia un contrassegno fiscale e che vi possano essere macchine senza targa.

Molti credono che la targa sia un contrassegno fiscale. Non lo è affatto. Il contrassegno fiscale, che attesta il pagamento della tassa annuale di circolazione, è una placchetta metallica che si applica, a cura dell'automobilista, sul tubo dello sterzo. Questa placchetta ha, nell'interesse dell'erario, un valore cento volte superiore alla targa metallica: eppure per essa non è prescritto nè fil di ferro nè piombino.

Altro errore è credere che vi siano macchine senza targa. Non vi sono macchine senza targa, se non quelle nuove, di fabbrica, invendute: e per queste è valevole la targa di prova. Ma perchè un autoveicolo venduto sia usabile, deve essere immatricolato: e coll'immatricolazione gli viene attribuita una targa che lo accompagna poi, in modo permanente, per tutta la sua vita e si distrugge solo quando l'autoveicolo venga distrutto. Non vi sono dunque macchine senza targa: ed è assurdo il sospetto che un automobilista possa distaccare una targa da una macchina per usarla sopra un'altra che ne è già provvista.

La targa ha un valore esclusivamente di riferimento ai dati del libretto di licenza di circolazione. Quando i numeri della targa corrispondano a quelli del libretto, non vi può essere luogo a contravvenzione di nessun genere.

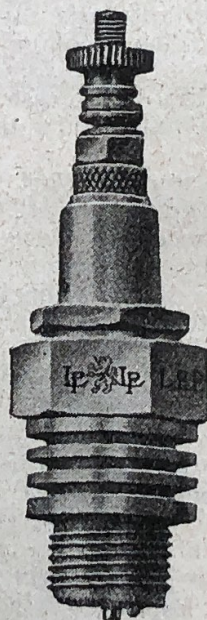
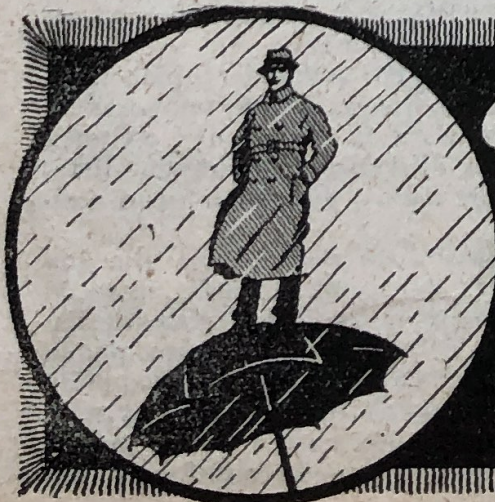
La visibilità della targa è un altro punto che merita di essere considerato.

La prescrizione relativa, pure nell'art. 44, dice: «le targhe devono essere costruite, collocate e mantenute in modo da risultare in ogni caso facilmente leggibili». Ma anche questa dev'essere interpretata con riferimento ai casi pratici.

Ed è un caso pratico che si verifica di frequente e che non può assolutamente dar luogo a contravvenzione, quello di una targa che dopo un viaggio sopra strade cattive si trovi ad essere illeggibile o quasi perchè coperta di polvere o di fango.

La leggibilità di cui si è preoccupato il legislatore non può essere questa, temporaneamente compromessa da fatti a cui è estranea la volontà e la diligenza dell'automobilista, ma un'altra, di natura diversa e meno accidentale.

Se un automobilista pone dietro alla sua macchina ruote di ricambio, bauli, casse od altro, deve farlo in modo che non sia ostacolata la visibilità della targa. Se questa, per lo scoloramento delle vernici o il distacco dello smalto, per ammaccature o torsioni dovute a colpi e scosse, si deteriori a tal segno da non essere più normalmente leggibile, è giu-

sto che il proprietario sia obbligato a farla riverniciare o sostituire.

Ma, ripetiamo, non mai un automobilista dovrà rispondere di un fatto che nessun suo buon volere è in grado d'impedire, come quello di trovare ricoperte di polvere e di fango targa e vettura, spiacevol cosa imputabile non a chi circola sulle strade pubbliche ma a chi le mantiene in un così deplorevole stato.

Un'altra sorpresa è toccata, in questi tempi, a molti automobilisti: ed essa riguarda l'art. 81 del R. D. sulla circolazione stradale, il quale fa salvo da una parte l'art. 60 del Codice Penale e dall'altra chiama solidale il proprietario dell'automobile nel pagamento delle ammende inflitte al conducente. L'art. 60 del Codice Penale stabilisce che possa essere comminata al principale la stessa pena del subordinato quando quegli colla sua diligenza avrebbe potuto impedire il fatto contravvenzionale.

Se dovesse passar per buona l'interpretazione che alcuni verbalizzanti hanno dato a quell'articolo, nei casi sin qui considerati, arriveremmo al normale raddoppiamento, a carico della stessa persona, delle ammende.

Tutto questo meriterebbe un ben aspro giudizio, parole ben roventi!

Ma atteniamoci ai casi singoli in quistione e rileviamo anche qui il più elementare errore di partenza.

Vi sono contravvenzioni che debbono essere intimate al conducente, perchè si riferiscono al modo di condurre la macchina: e la legge lo dice esplicitamente. Ma di altre contravvenzioni, che sono relative all'autoveicolo in sè, come precisamente quelle dell'art. 44, deve rispondere soltanto il proprietario. E cade allora ogni ragione di applicare l'art. 81 del R. D. e l'art. 60 del Codice Penale, i quali parlano di una responsabilità indiretta del proprietario in quanto esista una contravvenzione intimata al conducente, e non del caso inverso.

Queste considerazioni sono state esposte e sviluppate, insieme a molte altre, in una memoria che l'Ufficio Legale del T.C.I. ha indirizzato ad Autorità Amministrative e Giudiziarie e che mette a disposizione dei Legali del Touring, cui potesse particolarmente interessare.

Avv. Doro Rosetti.

Nell'atto di licenziare queste note ci giunge notizia che a Torino un notevole gruppo di automobilisti, validamente difeso dall'avv. comm. Cesare Gatti-Goria, è stato assolto dalle contravvenzioni intimate per irregolarità di targa. Ci riserviamo di dare qualche maggiore ragguaglio sulla sentenza emessa da quel giudicepretore urbano avv. Domenico Pisani, che segna un giusto indirizzo per la giurisprudenza in materia.

TURISMO

Gli sports invernali in Italia.

Non è per effetto di sentimenti sciovinistici o perchè il patriottismo faccia velo ai nostri occhi, che ci sentiamo di poter affermare che non solo per dovere gli Italiani devono frequentare le stazioni di sports invernali esistenti nel Regno. La loro preferenza può essere determinata oggi dal fatto che vi sono in Italia delle stazioni organizzate in modo da renderle per nulla inferiori alle più rinomate dell'estero.

Vogliamo soprattutto accennare a Cortina d'Ampezzo dove, a cura dell'Associazione Concorso Forestieri e per la benemerita opera prestata da appassionati degli sports invernali, è sorto e sta sorgendo un complesso di apprestamenti tali da consentire il più largo sviluppo dei diporti sulla neve. Quest'anno gli impianti sportivi artificiali (pattinaggio, pista per slittini e per bob, trampolini da salto ecc.) appariranno in piena efficienza e permetteranno lo svolgimento di gare ed iniziative del più largo interesse. La maggior parte degli alberghi sarà aperta offrendo la possibilità di piacevole soggiorno anche a coloro che si limitano a prender parte come semplici spettatori alle gare sulla neve.

Gli sforzi compiuti da Cortina, ingenti anche come impiego di capitale, meritano di essere apprezzati ed è certo che in quella località affluiranno numerosi tutti coloro che desiderano dedicare qualche giorno ai sani diporti della neve (richiedere informazioni alla citata Associazione Concorso Forestieri).

Oltre a Cortina quest'anno funzioneranno in pieno anche le stazioni invernali di Ponte di Legno, Madesimo, Mottarone, Courmayeur, Bardonecchia, Clavières, Val Gardena, quelle d'Abruzzo ecc.

Nuovi rifugi.

* La Sezione Ticino del C.A.S. ha inaugurato un nuovo *Rifugio Adula*. La capanna sorge alla quota 2000 al Passo Sella Piotta in fondo alla Valle Soia (una valle laterale di Val Blenio). È fornita di 35 brande con materassi, acqua potabile e completamente arredata. Tasse di pernottamento: Soci del C.A.S. e Società affiliate (C.A.I. ecc.) Fr. 1, non Soci Fr. 3. Può essere comodamente raggiunta dal paese di Dangio per la Valle Soia per strada mulattiera in 3 ore, da Olivone per la Valle Carassina in ore 4.30. Serve per tutte le ascensioni nel gruppo dell'Adula, la cui vetta può essere raggiunta in ore 4.

* Il 12 ottobre è stato inaugurato un Rifugio sull'acrocoro del Cris nelle Alpi Giulie, costruito coll'aiuto delle truppe alpine dalla Sezione di Gorizia del C.A.I. Esso sorge ad Est del primo lago del Cris (i laghi sono tre) a m. 1963; è composto di due stanze, cucina e vestibolo e d'un sottotetto; vi possono pernottare una trentina di persone.

Il Rifugio si trova presso il confine jugoslavo nel punto dove avevano avuto intenzione di erigerlo tanto l'Alpenverein quanto la Società alpina slovena, ai piedi del mae-

stoso Monte Solcato (Razor, m. 2601), ed è dedicato al patriota goriziano Antonio Seppenhofer, morto nel 1906 dopo aver lavorato modestamente, ma tenacemente, per la cau-

MONTE CUSNA (2121), LA VETTA PIÙ ALTA DELL'APPENNINO REGGIANO SUL QUALE LA SEZIONE DELL'U. O. E. I. DI REGGIO EMILIA COSTRUIRÀ UN RIFUGIO ALPINO, MEDIANTE UNA PUBBLICA SOTTOSCRIZIONE A TALE SCOPO INIZIATA. DIRIGERE LE OFFERTE ALL'ASSOCIAZIONE PROMOTRICE: VIA MAZZINI, 1 - REGGIO EMILIA.

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

sa nazionale come redattore del «Corriere di Gorizia» e collaboratore della «Patria del Friuli» al tempo del servaggio; egli era stato anche l'apostolo e il precursore dell'alpinismo goriziano e uno dei fondatori dell'Alpina delle Giulie.

Le grandi tappe che condussero all'attuale volo intorno al mondo. — Data l'entusiastica attrattiva suscitata dagli attuali tentativi di voli attorno al mondo, non si presenterà senza interesse un rapido e breve accenno ai più grandi raids aerei che sono stati effettuati finora.

Nel 1919 in seguito all'offerta di un premio di 10.000 sterline istituito dal «Daily Mail» il Capitano John Alcock, assieme al tenente Arturo Whiken Brown, riuscirono a compiere la prima traversata dell'Atlantico, senza scalo, su un apparecchio «Vickers-Vimy» (tipo da bombardamento) munito di due motori «Rolls-Royce». Partirono il 14 giugno alle ore 16.30 da Terranova e dopo aver lottato con disperata volontà contro le più avverse condizioni atmosferiche, atterrarono l'indomani mattina sulla costa irlandese alle ore 8.40. Il volo fu effettuato senza collegamento con la T.S.F. e fu diretto a mezzo dei soli strumenti di navigazione aerea portati a bordo. Per tentare la medesima traversata era partito da S. John (Terranova) il 18 maggio il maggiore Hawker che per panne al motore fu costretto a discendere in mare, ove ebbe la fortuna di essere raccolto da un piccolo vapore, a circa 1200 km. dalla costa d'Islanda.

Tanto il capitano Alcock che il maggiore Hawker dovevano poi, più tardi, perire tragicamente in seguito ad incidenti aviatori, vittime della loro abnegazione e del loro entusiasmo.

La Marina Americana volle effettuare per prima, per via aerea, il viaggio America-Europa. Partirono con questo scopo quattro idrovolanti quadrimotori «Navy-Curtiss» appositamente attrezzati per l'occasione. Però solo l'apparecchio pilotato dal capitano Read riuscì ad effettuare completa-

Cartoline illustrate „BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

PNEUMATICI MICHELIN CABLE PER AUTO-MOTO-CICLO

mente il volo. Partì da Terranova il 16 maggio e dopo diversi scali a Huerta (Azzorre) a Sao Miguel (Azzorre), a Lisbona arrivò a Plymouth dopo 334 ore e 49' di volo.

Il 2 luglio fu il più leggero dell'aria a tentare la conquista dell'Oceano. Il dirigibile inglese R. 34, partito da East Fortune (Scozia) alle 2.43 del mattino, atterrava a Mineota (New York) il giorno 6 alle 15, dopo 108 ore di volo e dopo aver coperto una distanza di 5600 km. Durante il suo viaggio, l'R. 34 fu per parecchie volte in comunicazione, mediante T.S.F., coi vapori delle grandi linee transatlantiche Europa-America.

L'incrociatore aereo lasciò Mineota, per rientrare in Inghilterra il 10 luglio alle 3 e 55' ed arrivò a Pulham il 13 alle 6 e 57' del mattino, impiegando 57 ore per il ritorno cioè la metà del tempo impiegato per l'andata: cosa naturale del resto, perchè i venti dell'Atlantico spirano sempre in direzione Ovest-Est.

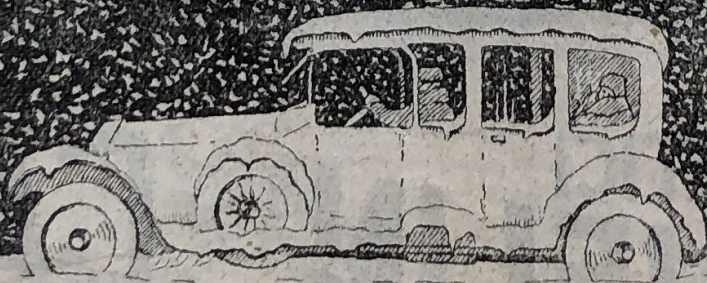
Il 1919-1920 fu il periodo dei grandi voli organizzati sia dai Governi sia dai grandi quotidiani a scopo di ricognizione delle vie aeree dell'avvenire.

Si effettuò quindi quello Londra-Cairo-Capo (11.000 km.) compiuto in 46 giorni dal colonnello Van Rynereld e dal ten. Brandt su Vickers-Vimy munito di due motori Rolls-Royce. Partiti da Broockland il 4 febbraio 1920, arrivarono al Capo il 20 marzo, dopo aver inutilizzato due apparecchi durante atterramenti su terreni difficili.

Il raid Inghilterra-Australia, organizzato dal Governo australiano fu compiuto in 29 giorni dal capitano Ross Smith su Vickers-Vimy con 2 motori Rolls-Royce. La partenza ebbe luogo da Hounslow (Inghilterra) il 12 novembre 1919. Gli aviatori arrivarono a Port Darwin (Australia) il 10 dicembre dopo aver percorso 17.500 km.

La Francia organizzò il volo Paris-Dakar che doveva essere effettuato da 3 Breguet con motore Renault 300 HP. Si trattava di attraversare il Sahara, di risalire il corso del Niger fino a Bammako e di raggiungere Dakar seguendo il Senegal presso a Kayes. Il solo pilota Vuillemin riuscì nell'impresa, partendo da Villacoublay il 28 gennaio 1920 e arrivando a Dakar il 31 marzo dopo 7000 km. di volo.

Il raid Roma-Tokio, organizzato dal nostro Governo, fu compiuto dagli aviatori Ferrarin e Masiero. Ferrarin lasciò Roma il 14 febbraio 1920 e nonostante le immense difficoltà incontrate per la scarsità di mezzi messi a disposizione, arrivò a Tokio il 1° giugno, seguito a qualche giorno di distanza dal Masiero.

Nel 1920 fu compiuto il raid da Lisbona a Rio de Janeiro, effettuato dagli ufficiali portoghesi, capitano di fregata Sacadura Cabral e vice-ammiraglio Cago Continho. Gli

8200 km. che separano le due città furono coperti in 62 ore e 22' di volo.

Ed oggi finalmente abbiamo assistito all'immane sforzo ed alle meravigliose peripezie dei tenaci aviatori americani che riuscirono a realizzare quel sogno la cui concezione 50 anni addietro sarebbe stata giudicata follia.

Assistenza civile prestata dal servizio aereo danese. — L'inverno scorso in Danimarca fu assai rigoroso. Il freddo intensissimo favorì la formazione di formidabili blocchi di ghiaccio che impedirono in modo assoluto l'ordinario traffico fra il continente e le varie isole, effettuato normalmente a mezzo di vapori di piccolo cabotaggio. Vista la impossibilità di allacciare in qualsiasi modo una comunicazione con le varie isole tagliate fuori dal consorzio umano, le autorità postali richiesero la collaborazione della Aeronautica Militare. Questa assolse il compito in modo così soddisfacente che in seguito le fu pure affidato il trasporto dei viveri, medicinali, lievito, ecc. con evidente grande sollievo di quei poveri isolani ridotti già in disagiatissime condizioni di esistenza. L'entusiasmo di questi per i benefattori aerei fu tale, che per poco, in un'isola, non cagionò un fatale inconveniente.

Una di queste isole era bloccata e senza comunicazione col continente da circa tre settimane. Alla notizia radiotelefonica che ivi sarebbe giunto un velivolo con la posta e vari soccorsi gli abitanti vollero festeggiare ed esprimere la loro riconoscenza al pilota amico.

Infatti, nell'unico piazzale ove era possibile un atterramento, prepararono un campo a modo loro con un gaio intreccio di bandiere, pavesi e festoni; questo inoltre risultò disposto traversalmente al vento. L'atterraggio fu quindi quanto mai disagiato ed il pilota incontrò la massima difficoltà nel cercare di evitare i pali delle bandiere per non danneggiare l'apparecchio. Fortunatamente non si ebbero a lamentare funeste conseguenze e tutto quel materiale venne riposto per altre occasioni.... Durante il periodo invernale i velivoli militari trasportarono 877 pacchi con 8785 kg. di mercanzie varie.

Divulgazione della stampa col velivolo. — Prendendo l'occasione da un convegno politico che ha avuto luogo a Cleveland nel giugno scorso, il giornale americano « New York Herald and Tribune » ha stabilito un servizio speciale aereo per la distribuzione in quella città delle copie del quotidiano. È degno di nota il fatto verificatosi nel giorno dell'inaugurazione: le fotografie del convegno riprodotte per mezzo di un nuovissimo apparato telefonico impiantato dall'« A-

BLOCCHIERA

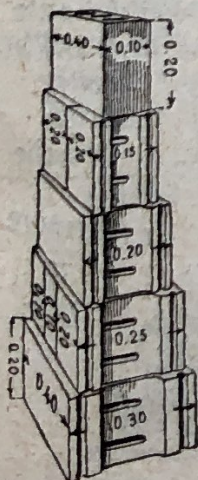
a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti

brevetto mondiale

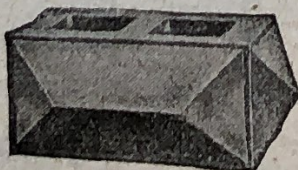
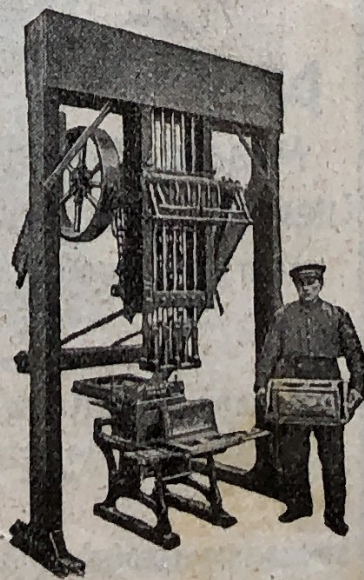
a motore 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO VIA B. LUINI, 12 -- TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta

La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro.

L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria

100 stampi per blocchi paramano

forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

merican Tepehone and Telegraph Company » negli uffici del giornale in New York, vennero stampate nella pagina delle illustrazioni ed arrivarono a Cleveland (che dista circa 660 km. da New York) dodici ore dopo che erano state prese.

Rompicapo.

Proponiamo alle menti non affaticate un piccolo quesito da risolvere.

Quando si fanno degli acquisti all'ingrosso, la merce si paga meno che al minuto; quando si viaggia in comitiva, si ha un diffalco sui prezzi normali; quando si è Soci del Touring, si godono innumerevoli ribassi presso i commercianti in genere, colla sola presentazione della tessera, ecc.

Tutto questo corrisponde, press'a poco, al concetto che l'unione fa la forza ed è, sempre all'incirca, uno dei principî fondamentali che hanno dato origine alla forma cooperativa.

Ebbene, chi saprebbe dirci perchè il principio si capovolga nel caso dei pasti collettivi, detti più nobilmente banchetti? Andate a pranzare in due o in tre o in quattro: spenderete, a seconda del ristorante o dell'albergo, una somma più o meno ragionevole: andate in cento o in duecento o in trecento, spenderete molto di più e starete peggio.

La controprova è stata fatta da tre amici nostri che, avendo partecipato al convito offerto a un neo-senatore, colla non modica quota di novanta lire, vollero far lo esperimento di tornare in quell'esercizio e ordinare punto per punto le stesse vivande e gli stessi vini: e spesero cinquantatrè lire a testa, tutto compreso. È vero che sulla tavola c'era qualche fiore di meno: ma per compenso le porzioni erano molto più abbondanti e i cibi più scelti e il servizio non consisteva nel vedersi buttato sgarbatamente sul piatto, come nei grandi banchetti si usa, un pezzetto di roba a scelta del cameriere, che raspa per raccogliere gli avanzi.

Proprio così: vivande più scadenti, porzioni più limitate, servizio alla diavola, e prezzi poco meno che raddoppiati. Perchè?

Noi non lo sappiamo: sappiamo solo che una simile disavventura toccò proprio a noi, a noi del Touring, in quel nostro banchetto commemorativo del trentennio, di cui si dà relazione al principio di questo fascicolo, tanto che da alcuni stomachi giustamente insodi-

sfatti partì il sospetto che gli organizzatori avessero caricato sulle quote di una maggioranza di paganti anche le quote di una minoranza di invitati. Purtroppo, no: il trattore, che ci trattò male, aveva percepito un numero di quote perfettamente uguale, anche nell'importo, a quelle pagate da o per tutti i commensali. Il conto non tornava solo in questo: che le vivande erano state preparate per un numero minore di persone e furono suddivise su uno maggiore: e il pregio non compensava la scarsa quantità; anzi molti ebbero, durante il pranzo, la sorpresa di vedere che i crostacei si cambiavano in pesci e l'occasione di discorrerre dei refrigeranti e del loro imperfetto funzionamento in rapporto alla conservazione delle carni macellate.

Riproponiamo il questito: perchè nei banchetti numerosi si paga di più e si sta, quasi sempre, peggio?

Un albergo moderno ad Alessandria.

Un nuovo e moderno albergo è sorto in Alessandria, prima d'oggi sfuggita da quanti vi dovevano pernottare. Si tratta del Terminus Hôtel che sorge sul Corso Crimea all'angolo della via Trotti. Le camere sono spaziose, mobiliate all'inglese, senza fronzoli d'inutili panneggiamenti ricettacoli di polvere; i pavimenti coperti da Linoleum che non poggia sul piancito ma è incassato in esso ed ha il pregio di essere lavabile, soffice ed elastico più di un tappeto ordinario.

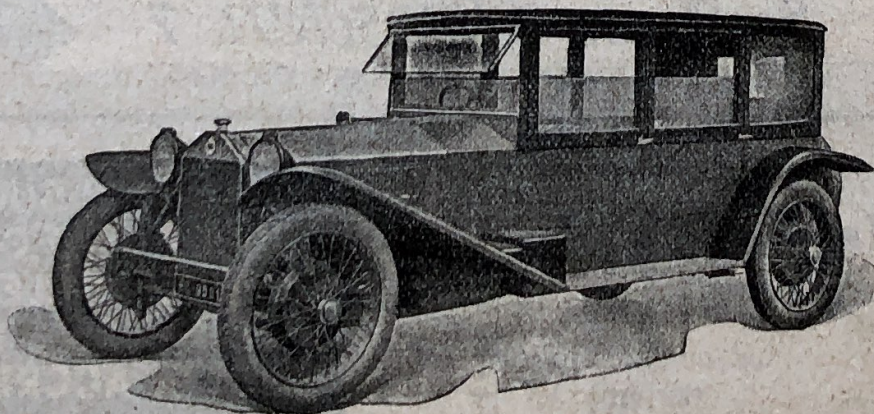
I mobili sono di rovere di Slavonia, in ogni camera acqua calda e fredda; tutte eguali le camere, così al primo, come al secondo, al terzo piano, tutte aprentisi con delle pesanti porte in palissandro rosso su diritti e nitidi corridoi.

Concorso per piccole case montane.

Siamo lieti di dar notizia di una iniziativa che tende a risolvere un problema di interesse squisitamente turistico e che si ricollega ad altra già da noi svolta nell'immediato dopo guerra.

Non dimenticheranno infatti i consoci il *Concorso Marelli* da noi bandito e le cui pubblicazioni riuscirono di interesse pratico così alto, che ancor oggi ci vengono richieste da costruttori ed enti delle regioni devastate dalla guerra.

Il Concorso che ora annunciamo è stato bandito dalla Società « Pro Montibus et Silvis » e dall'« Associazione artistica fra Ama-

LANCIA "LAMBDA"

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101

tori e Cultori di Architettura », costituite in apposito Comitato, e richiede agli Ingegneri, Architetti ed Artisti emiliani un progetto di piccola casa montana sviluppato secondo moderne norme igieniche e col presupposto che assieme al proprietario possano abitare nei nuovi edifici durante la stagione estiva piccole famiglie di villeggianti e piccole comitive di turisti, servendo anche da piccolo albergo o pensione.

Dette piccole case dovrebbero sorgere nelle zone dell'alto e medio Appennino bolognese, perciò la loro costruzione dovrà rispondere alle condizioni climatiche del luogo e utilizzare i materiali locali, e la loro architettura sarà ispirata alla massima semplicità ed economia, serbando all'aspetto del caseggiato quel carattere rustico, ma non privo di senso artistico, quale ammirasi qua e là nell'Appennino in modo da ambientarsi liberamente e con senso di modernità con le costruzioni esistenti.

L'edificio dovrà essere anzitutto l'abitazione del montanaro e della sua famiglia, con i rustici annessi, come: stalla, fienile, ecc. e inoltre contenere uno o due appartamentini da cedere in affitto, i quali saranno disposti in modo da permettere la maggiore libertà ed offrire le moderne comodità ai villeggianti, tenendo conto delle buone norme sanitarie ed applicando i recenti allestimenti igienici. La cucina potrà essere promiscua negli alloggi più modesti e separata dagli altri. Questi locali dovranno essere disposti in modo che durante la stagione invernale il montanaro possa adibirli a rustiche lavorazioni o piccole industrie.

Il concorrente dovrà presentare entro il 31 gennaio 1925 alle ore 18 alla sede della « Associazione artistica fra Amatori e Cultori di Architettura » presso la R. Scuola di Ingegneria di Bologna, Piazzetta dei Celestini, il progetto firmato o distinto da un motto, nel qual caso il motto sarà ripetuto entro una busta chiusa contenente il nome e l'indirizzo del concorrente.

Il concorso è dotato dei seguenti premi: al progetto dichiarato vincitore L. 1000 ed altre L. 1000 da ripartirsi fra altri due progetti degni di lode.

Per la conoscenza dell'America Latina.

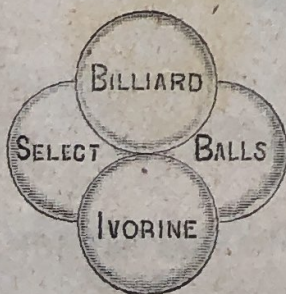
È stato istituito presso il R. Istituto Superiore di Scienze economiche e commerciali di Genova un *Corso libero per l'espansione commerciale italiana nell'America Latina* allo scopo di rendere più attive ed intense le relazioni commerciali dell'Italia coi paesi dell'America Latina.

Il corso libero ha la durata di due anni nei quali saranno studiati il Brasile, le re-

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!

Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6

gioni del Plata, gli Stati delle Ande, il Messico e le Antille. Saranno tenuti corsi pratici di spagnolo e di portoghese e le materie fondamentali saranno la geografia economica, fisica e politica, l'emigrazione, la merceologia con riguardo ai prodotti di quei paesi, l'organizzazione commerciale, industriale e bancaria, le comunicazioni marittime e terrestri e le istituzioni di diritto pubblico interno della regione che si studia e il diritto internazionale. Potranno essere anche assunti insegnanti scelti fra i professori degli Istituti Superiori del paese studiato, che terranno lezioni nella lingua del paese.

Saranno ammessi al corso i giovani laureati italiani e stranieri e coloro che frequentano la facoltà legale universitaria o l'Istituto Superiore di scienze commerciali; agli allievi verrà rilasciato uno speciale diploma.

Sarà cura dell'Istituto Superiore di Genova promuovere borse di studio a favore di italiani o stranieri e di facilitare i contatti degli allievi italiani con quelli che appartengono ad altri Stati, interessare gli stranieri che soggiornano o transitano in Italia ai rapporti commerciali del nostro Paese col loro e di facilitare il collocamento dei giovani presso case commerciali in Italia e all'estero. Sarà pure cura di facilitare le buone relazioni cogli istituti dei paesi studiati per interessarli alla vita del corso libero.

Per lo studio della vulcanologia.

Siamo lieti di dare notizia che l'*Union Géodesique et Géophysique Internationale*, che comprende sette *Bureaux Centraux Internationaux* per lo studio delle varie branche di quelle scienze, ha designato l'Italia come sede del *Bureau Central Int. de Volcanologie*. Esso è stato attribuito al R. Osservatorio Vesuviano (Resina, Napoli).

La Mostra didattica Nazionale.

La *Mostra Didattica Nazionale*, che s'inaugurerà in Firenze nella primavera prossima, vuol essere un contributo efficace alla coscienza scolastica ed educativa del Paese, la quale dà segni così confortanti di risveglio e di rinnovamento. Essa vuol promuovere una gara d'insegnanti, d'autorità, di enti, di privati, per offrire al pubblico una rassegna viva, documentata, interessante, di quel ch'è la scuola italiana, privata e pubblica, in tutti i suoi gradi, meno l'universitario, in tutti i suoi tipi, professionali e di cultura, in tutte le istituzioni che ne integrano e ne aiutano l'attività sociale ed educativa, una visione chiara dell'ambiente in cui vive e dei modi e dei mezzi onde vive, un quadro sufficiente dei suoi prodotti e dei suoi risultati. L'estero e le colonie devono figurarvi, colla documentazione di quel che anche fuori dei suoi materiali confini la Patria fa per l'educazione dei figli lontani o

delle genti soggette al suo civile dominio. Gare fra insegnanti, enti, espositori, gare educative fra scolaresche, ecc. creeranno intorno alla Mostra un fervido moto d'operoso interesse nazionale per i problemi della scuola, che sono problemi essenziali e decisivi dell'avvenire della Patria.

La Mostra è divisa nelle seguenti sezioni:

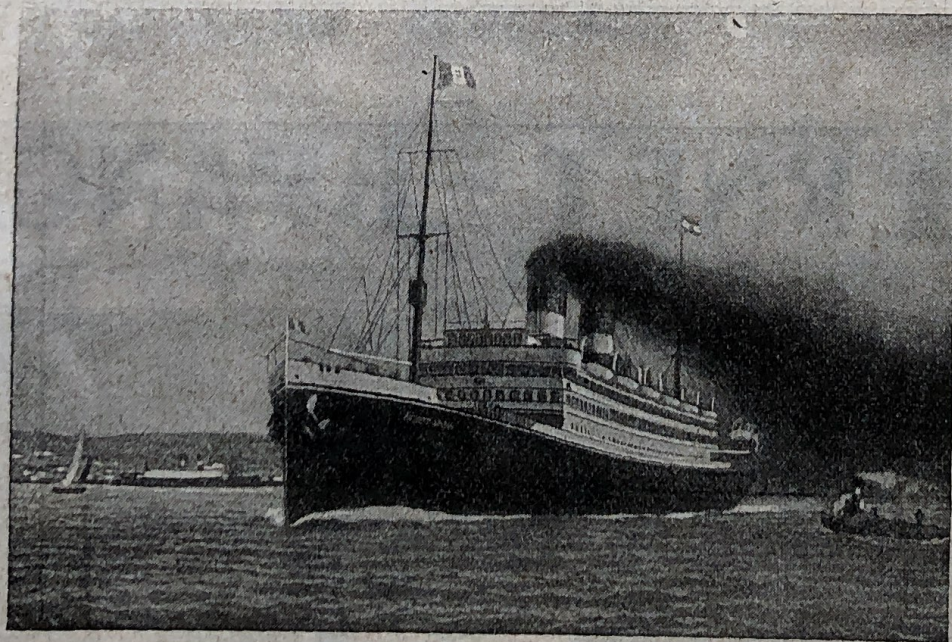
I. Finanza. - II. Edilizia. - III. Materiale didattico e arredamento. - IV. Testi scolastici, letteratura e stampa periodica per fanciulli. - V. Igiene ed educazione fisica. - VI. Istituzioni integrative. - VII. Istituzioni prescolastiche. - VIII. Insegnamento primario. - IX. Scuole primarie di carattere speciale. - X. Insegnamento secondario. - XI. Scuole ed Istituti di Belle Arti. - XII. Insegnamento professionale (artistico-industriale, commerciale, agrario). - XIII. Istituti per ciechi, sordomuti, deficienti, ecc. - XIV. Istituti di educazione e d'istruzione pubblica e privata (Seminari compresi). - XV. Scuole italiane all'estero e nelle colonie. - XVI. Bibliografia. - XVII. Mostra retrospettiva dell'insegnamento. - XVIII. Mostra Internaz. di materiale didattico dimostrativo.

Il Comitato ordinatore ha sede in Firenze, via Cavour 1, ed è presieduto dall'on. Giovanni Calò.

TRA I LIBRI

PENZIG O. - *Flora popolare italiana* - Raccolta dei nomi dialettali delle principali piante indigene e coltivate in Italia - Due volumi, di pag. XVI-542 e 616; 224 illustrazioni - In vendita presso l'Autore, Orto Botanico della R. Università, Genova: Lire 115 (rileg. 130).

Si tratta di una di quelle pubblicazioni — diciamolo subito — che fanno onore al Paese che le mette in luce. V'è troppa gente che ci dichiara incapaci di predisporre opere di vasta e minuziosa preparazione, perchè non ci sia dato di salutare con vivissima soddisfazione un'opera come questa che è il frutto di lunga, vasta e minuta indagine e che costituisce un vero e proprio *corpus* di notizie inedite, molte delle quali se non fossero state fissate in questa enciclopedia finirebbero fatalmente nell'oblìo. Il professore Penzig ha infatti raccolto in ogni parte d'Italia le denominazioni dialettali date dal volgo alle piante spontanee ed a quelle più comunemente coltivate presso di noi.

Non esistendo fino ad ora per la flora italiana alcuna opera complessiva di questo genere, riusciva tutt'altro che agevole allo studioso di poter riferire alla sua vera denominazione nel linguaggio scientifico un nome dialettale qualsiasi. Il Penzig ha raccolto invece in un volume l'elenco alfabetico (in ordine del nome scientifico) delle più comuni piante della flora italiana, segnando in corrispondenza di ciascuna voce i corrispondenti termini dialettali, divisi per regione; nel secondo volume è invece l'elenco alfabetico di tali voci con l'indicazione della regione in cui la voce è usata e della corri-

"COSULICH"
SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
SEDE CENTRALE: TRIESTE - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero

spondente forma scientifica. È come un supplemento a tutti i dizionari (e per tale ragione non dovrebbe mancare nelle biblioteche delle persone colte) ed è anche un supplemento a tutti i trattati di botanica, giacchè solo dalla esatta comprensione della specie cui si riferisce la pianta da noi conosciuta con un nome volgare può considerarsi perfetta la nostra cognizione botanica. Molte volte la stessa espressione dialettale sta ad indicare piante diverse e non è raro il caso di espressioni diverse per una sola pianta.

Il valore glottologico dell'opera è poi immenso: si può, attraverso questa enciclopedia, studiare la formazione e le trasformazioni dei singoli nomi, ricercare le leggi che determinano tali trasformazioni, eseguire comparazioni fra i dialetti delle varie regioni italiane. V'è infine il valore folkloristico che non deve essere trascurato. Si direbbe che la natura delle varie stirpi e razze che formano la nazione italiana si possa studiare meglio che altrimenti con la scorta di questa raccolta, che, nella nomenclatura data ad elementi tanto vicini alla vita del popolo, mostra le caratteristiche più pittoresche, più curiose, più significative dell'anima popolare.

Il primo volume è adornato da numerose raffigurazioni delle specie vegetali elencate.

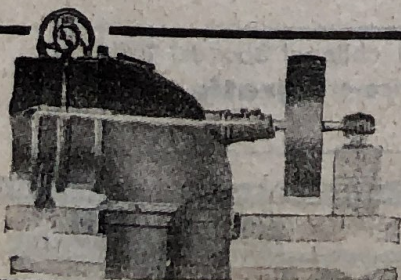
Visioni di gloria - I Cimiteri di Guerra dell'Altipiano di Asiago - 62 vedute in fototipia - Bonomo, Asiago 1924: L. 15.

Carta topografica al 100.000 dell'Altipiano di Asiago con l'ubicazione e denominazione dei Cimiteri di guerra e pianta della nuova Asiago - Bonomo, Asiago 1923: L. 5.

Alla carta dell'Altipiano di Asiago, con l'indicazione dei cimiteri di guerra esistenti in quella zona, l'editore Bonomo ha fatto opportunamente seguire un albo di vedute dei cimiteri stessi, in numero di 41. Ambedue le pubblicazioni, in decorosa veste tipografica, rappresentano un degno omaggio alla memoria dei nostri Caduti, un'ottima guida e un ricordo per chi si reca a visitare i sacri recinti di quella regione. Oltre ai cimiteri italiani sono elencati e riprodotti anche quelli inglesi, e per ognuno è indicato il numero delle salme che vi riposano. Sarebbe desiderabile che analoghe pubblicazioni venissero fatte anche per le altre zone del fronte: restituite ormai dappertutto alla pacifica attività della vita civile le terre che furono teatro della lotta, scomparsi di questa a poco a poco tutti i segni e i ricordi, non rimangono ormai, a tangibile memoria del sacrificio compiuto, che i cimiteri di guerra, con tanto amore sistemati e conservati dall'Ufficio per le onoranze alle salme dei Caduti che ha sede in Udine. Ed è perciò da lodarsi ogni iniziativa che miri a diffondere la conoscenza e mantenerne vivi il culto e la venerazione.

Viaggiatori all'Estero! **proteggete il vostro denaro** contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori) della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F.I.T.I.N. - MILANO - Via Scarlatti, 17
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

AURINI G. - *Guida di Piacenza e Provincia* - R. Orfanotrofio Militare Nazionale, Torino (via Accademia Albertina 36), 1924: pag. 272, numerose illustrazioni, carte, piante: prezzo-offerta L. 15.

È una pubblicazione che non solo riempie una lacuna, non solo costituisce un nuovo modello offerto a quanti desiderano far conoscere la propria regione, ma ha anche intrinseci pregi che meritano di essere segnalati. Lode quindi a chi ha organizzato la collezione (delle « Guide regionali illustrate ») ed al nostro egregio collaboratore G. Aurini che ha dato mano alla pubblicazione di questo volume. Eccone il sommario: Cenno storico e storico-artistico. - La città: i Palazzi - I monumenti - Le Chiese - Museo e Gallerie - Biblioteche e Archivi - I dintorni di Piacenza. - Itinerari: Piacenza-Nibbiano; S. Nicolò-Agazzano; Piacenza-Bobbio; Piacenza-Bettola; Piacenza-Bardi; Piacenza-Alseno; Piacenza-Cremona. - Notiziario degli uffici ed esercizi della città - Piacenza industriale, agricola, commerciale - Guida amministrativa.

DEL-PIANO P. F. - *Nella valle e sui monti in cerca di uomini e di cose* - pag. 192, 50 illustrazioni.

Si tratta di una interessante raccolta intorno alle antichità, alle bellezze naturali, alle memorie storiche e artistiche, alle più curiose costumanze della Valle di Viù, redatta con grande accuratezza, illustrata con numerose fotografie e disegni, presentata in forma assai elegante.

RIBASSI AI SOCI

GIORNALI E RIVISTE: Milano: *La Festa*, rivista settimanale di letteratura, arte, varietà, moda, attualità, educazione (riccamente illustrata): sconto del 10 % ai Soci del Touring sull'importo dell'abbonamento annuo: da L. 50 a L. 45. Chiedere numero di saggio all'Amministraz., via S. Sofia, 5 - Milano (14).

Statistica dei Soci al 30 novembre 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 42.000	
	N. 179.371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 30 novembre 1924. .	52.966	
Totale Soci annuali		N. 232.337
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 45.539	
Idem al 30 novembre 1924 . .	„ 9.354	
		„ 54.893
Totale Soci al 30 novembre 1924		N. 287.230

Marca M - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 10.50 Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 250.— alla cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 125.— „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese**. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti**.

NB. - Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare L.* ***Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10
Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.
Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.